كتب سياسية

الكتاب ١٣٠

مجموعة عربية ١٠٠٪

قناة السويس

بين الوثائق والمزاعم

بقلم

فتحي عثمان المحلاوي

الثمن ٣ قروش

كتب سياسية

الكتاب ١٣٠

قناة السويس

بين الوثائق والمزاعم

بقلم

فتحى عثمان المحلاوى

سكرتير عام جمعية العلوم السياسية

مقدمة

كثر الحديث خلال هذه الايام عن قناة السويس ومحاولة تلك الدولة المزعومة المرور فى القناة . واننا اذ نقدم هذا البحث عن قناة السويس بين الوثائق والمحادثات والتصريحات والمؤتمرات والاتفاقات الدولية ، وبين المزاعم والمؤامرات والمغالطات والاكاذيب التى تحاول الصهيونية التأثير بها على الرأى العام معتمدة فى ذلك على حقد الاستعمار على العرب والعروبة خاصة بعد أن تحرك العملاق العربى وألقى بالاستعمار خارج حدوده ، وبدأت العزة العربية تأخذ طريقها الى التقدم .

وقد أوضح زعيم العروبة جمال عبد الناصر انه لا مشكلة هناك مطلقا فى المرور بقناة السويس ، واننا نحترم العهود والمواثيق الدولية . ولكن المشكلة الحقيقية هى فلسطين التى احتل جزء منها جماعة من الصهيونيين وطردوا العرب من ديارهم وارضهم وبلادهم. لقد أعلن الزعيم جمال عبد الناصر اننا نحترم القرارات والمواثيق الدولية ولكن ليس معنى هذا اننا نخضع لحفنة من المتشردين أرادوا السيطرة على بلادنا العربية .. كما أعلن أننا سنخوض معهم معركة الحرية والعزة وسننتصر باذن الله كما انتصرنا على الاستعمار فى دمشق والقاهرة وبورسعيد .

ان قناة السويس اصبحت منذ ان تسلمها الشعب العربى سلاحا لحماية العرب والسلام العالمى ، وليست حــربة مســمومة فى جنب الوطن العربى ، ولن تكون مطلقا بعد اليوم خنجرا مسموما فى ظهــر القومية العربية ، بل ستكون دائما طريقا للســلام العــالمى وقوة للعرب والعروبة .

فتحى عثمان المحلاوى
سكرتير عام جمعية العلوم السياسية

متاح للتحميل ضمن مجموعة كبيرة من المطبوعات من صفحة
مكتبتي الخاصة
على موقع ارشيف الانترنت
الرابط
https://archive.org/details/@hassan_ibrahem

قناة السويس

بين الوثائق والمزاعم (الصهيونية)

نبذة تاريخية عن قناة السويس :

ليست فكرة وصل البحرين الاحمر والمتوسط وليدة العصر الحديث ، اذ تحدثنا المصادر عما قام به القدماء من وصل النيل بالبحر الاحمر بطريق مائى • ولما فتح العرب مصر فى النصف الاول من القرن السابع الميلادى عمل عمرو بن العاص على اعادة حفر هذه القناة التى كانت قد طمرت وسميت بخليج أمير المؤمنين ، وكان الغرض من ذلك تسهيل نقل الغلال الى بلاد الحجاز • وظل الخليج قائما بأداء مهمته الى أن تراءى للخليفة العباسى المنصور أن يستغنى عنه فأمر بردمه ، وقيل لانه أراد أن يمنع وصول المؤن الى بلاد الحجاز حيث نشبت ثورة علوية ، وقيل ليحول التجارة الشرقية عن طريق مصر لصالح بغداد • وتحالف الزمن ورمل الصحراء حتى جف هذا الطريق المائى •

ويقال ان البنادقة فكروا فى حفر قناة عبر برزخ السويس حتى تعود التجارة الشرقية الى طريق مصر بعد أن تحولت عنه نتيجة لكشف طريق رأس الرجاء الصالح •

ولما احتل الفرنسيون مصر فى نهاية القرن الثامن عشر أسرعوا بدراسة مشروع وصل البحرين وتوجهت بعثة علمية برياسة المهندس ليبر الى منطقة برزخ السويس وقامت بأبحاث هندسية قيمة اعتمد عليها فرديناند ديلسبس فيما بعد فى تنفيذ مشروع وصل البحرين • الا أن خطأ حسابيا يتعلق بمستوى الماء فى البحرين أدى الى توقف المشروع • وبعد ذلك بسنوات صحح هذا الخطأ وعرض الامر على محمد على مع بيان المزايا التى تعود على بلاده من اتمام عمل عظيم من هذا القبيل ، ولكنه أبى الموافقة على المشروع حتى لا تصبح مصر عرضة لاطماع الدول • وبعبارة أخرى رفض أن يشق فى مصر بسفورا آخر وهو يعلم أطماع الدول الكبرى فى

الامبراطورية العثمانية بسبب المضايق . أضف الى هـذا أنه كان يعلم مدى معارضة انجلترا لمثل هـذا المشروع خاصـة وأن الذين سيقومون بالعمل من الفرنسيين ، الامر الذى يزيد من نفوذ دولتهم فى مصر ويجعلها مسيطرة على طـريق الوصـول الى الممتلكات البريطانية فى الشرق . وقد رفض محمد على ، ما عرض عليه بطريقة تنم عن الدهاء اذ اشترط موافقة جميع الدول التى يعنيها أمر مصر وكانت هذه الموافقة الاجماعية من جانب الدول ضربا من المستحيل ، كما أن نفقات المشروع لا قبل لمصر بتحملها مطلقا ، وكذلك لم يكن من يهمهم الامر ، وبخاصة من الفرنسيين يفضـلون انتقـال ملكية القناة الى مصر .

ولما اعتلى عباس الاول العرش أعيد عرض الامر عليه فأعرض عنـه اعراضا تاما لانه لا يثق بفرنسا مطلقا بعد موقفها من محمـد على ، ولانه ينفر بطبيعته من الاجانب ومشروعاتهم ، كما أن نفوذ انجلترا فى عهده كانت له الغلبة .

غير أن تولية سعيد كانت نعمة الهية فى نظر فرديناند ديلسبس الذى أسرع الى مصر مهنئا صديقه القديم وانتهز الفرصـة لاقناعه بفائدة المشروع ونجح فى الحصول على امتياز بالعمل فى ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ وهنا أنعم الامبراطور نابليون الثالث بوسام اللجيون دونور على سعيد .

وكان المهم فى نظر ديلسبس التغلب على معارضة الدول وبخاصة انجلترا والسعى لدى الباب العالى حتى يصدق على المشروع . ولكن انجلترا أخذت تنصح الباب العالى بالرفض وتنبهه الى أن القنـاة قد تؤدى فى مستقبل الايام الى انفصال مصر عن الدولة العثمانيـة . أما حكومة السلطان نفسها فلم تكن لها ثقة بالمشروع اطلاقا وكانت تخشى أن يثير نزاعا لا مصلحة لها فيه ، وأن يمكن لفرنسا فى البلاد وأرسل رئيس الوزراء خطابا الى سعيد يرجوه الامتناع عن الاقدام على مشروع كهذا وجاءت فى كتابه العبارة التالية : « وتذكروا الثمن الذى دفعه والدكم مقابل الثقة التى وضعها فى هـذه الدولة . ان فرنسا لأعجز من أن تعمل شيئا فيه خيركم أو ضرركم ، بينمـا تستطيع انجلترا أن تلحق بكم الكثير من الاذى » .

لم يصغ سعيد الى هذه النصيحة ، اذ أدخل ديلسبس فى روعه أن القناة ستخلد اسمه فى سجل التاريخ وتسبغ عليه مجدا لا يبلى على مر الزمن ، وأنها قد تحقق له الانفصال عن تركيا والحصول على الاستقلال • وكان رد سعيد ، على الارشاد والتحذير التركى ، أن منح صديقه الفرنسى امتيازا آخر أكثر سخاء فى (٥ يناير ١٨٥٦) •

وهكذا ولد المشروع الذى أصبح خطرا على مصر الحديثة فقد أوقع مصر فى الارتباك المالى وفتح أعين الدول وانجلترا خاصة على أهمية مصر من جديد ، وبذا مهد السبيل للاحتلال البريطانى •

ولم تكن انجلترا تسعى جديا من قبل الى احتلال هذه البلاد ما دامت قد أبعدت كل نفوذ أوربى قوى عنها وحالت بين محمد على والانفصال عن الدولة العثمانية ، ولكنها أدركت بعد افتتاح القناة للملاحة الدولية أن لابد لها من السيطرة على هذا الشريان المائى البالغ الخطر بالنسبة الى امبراطوريتها • فلما بدأت حركة الاستعمار فى أواخر القرن التاسع عشر ، وهى من نتائج الثورة الصناعية ، وأخذت الدول الاوربية تسعى الى اقتسام ما تبقى من العالم ، رأت انجلترا أن مصر لابد أن تكون من نصيبها •

ولعل أكبر خطأ وقع فيه سعيد انه لم يحتط للمستقبل ، وذلك بشأن الطريقة التى تتبع فى الفصل فى أى نزاع قد ينشأ بينه وبين الشركة • وقد كان هذا الاغفال ذا نتائج خطيرة بالنسبة الى البلاد والى ماليتها :

أخذ ديلسبس يعمل بصفة جدية على تكوين الشركة التى تتولى العمل ، وبذا يضع الدول أمام الامر الواقع • وتقرر أن يكون عدد الاسهم ٤٠٠٫٠٠٠ وأعلنت فرنسا أنها تكتتب بما قيمته ٥٢٪ منها وبرغم ما اشترته الدول الاخرى وما وعد سعيد بشرائه تبقى ٨٥٥٠٦ أسهم وهى المخصصة لبريطانيا والولايات المتحدة • ولكن ديلسبس أعلن أمام مجلس ادارة الشركة فى جلسة ٢٤ ديسمبر ١٨٥٨ أن رأس المال قد غطى بأكمله ، وكان هذا التصريح غير صحيح ، ولكنه صرح أن الباشا وعد بشراء الاسهم المخصصة لانجلترا وغيرها فى حالة عدم بيعها ، ومع ذلك لم تصادق تركيا على عقد الامتياز • وهنا

لجأ ديلسبس الى الامبراطور نابليون الثالث يطلب وساطته فى الامر وفى الوقت نفسه نجح فى حمل مصر على شراء ١٨٣ر٦٤٢ سهما ، ولما كانت الخزانة المصرية خاوية اضطرت الحكومة المصرية الى الاستدانة واقترضت مبلغا كبيرا فى سنة ١٨٦٠ من أحد البيوت الفرنسية • وفى سنة ١٨٦٢ عقد سعيد قرضا باسم الدولة قدره ٣ر٢٩٣ر٠٠٠ جنيه •• وهكذا كانت القناة أول حجر فى بناء الدين المصرى •

ولو أن سعيد باشا رفض شراء الاسهم الباقية لوجد تأييدا قويا من الدولة البريطانية ولأخفق المشروع منذ البداية ولنجت البلاد مما تحملته من التضحية الجسيمة ، ولكنه آمن بما قيل له من أن القناة ستكون خطوة فى سبيل الانفصال عن الدولة العثمانية •

أما أهم شروط عقد الامتياز فهى :

١ ـ مدة الامتياز ٩٩ سنة تنتقل بعدها ملكية القناة الى الحكومة المصرية •

٢ ـ تتولى الشركة القائمة حفر ترعة تخرج من النيل وتصل الى منطقة القناة على أن تكون ملكا لها •

٣ ـ بمقتضى المادة السابعة فى الفرمان الاول ، والعاشرة فى الفرمان الثانى ، تتنازل الحكومة المصرية للشركة عن جميع الاراضى اللازمة لحفر الترعتين دون أن تدفع الاخيرة لتلك ثمنا أو ضرائب • وعلى الشركة أن تدفع التعويض اللازم للافراد الذين قد يقتضى الامر تنفيذ هذا الشرط أن تنزع ملكية أراضيهم •

٤ ـ أما فيما يختص بالعمال اللازمين للعمل فقد جاء بشأنهم ما يأتى :

« تقدم الحكومة المصرية العمال اللازمين بناء على طلب المهندسين وحسب حاجات العمل » •

٥ ـ للشركة الحق فى استيراد الآلات اللازمة للعمل مع الاعفاء التام من أى رسوم جمركية •

٦ ـ أما حصة مصر فهى ١٥٪ من صافى الارباح ·

ونظرة بسيطة الى هذه الشروط ترينا مبلغ الاجحاف الذى تتميز به بالنسبة الى مصر والى أى حد لم تكن حكومة ذلك العهد تدقق فى منح هذه الامتيازات ذات الارتباط الوثيق بحياة البلاد ومستقبلها · ولسنا ندرى ماذا يكون الحال لو أنها استعانت بفقهاء أجانب عرفوا كيف يناقشون هذه الشروط بما يتفق ومصلحة مصر ·

وأول ما يسترعي التفاتنا طول مدة الامتياز الى حد كبير جدا · أما عن انتقال ملكية القناة الى الحكومة المصرية ـ فيما بعد ـ فمسألة ليست من السهولة بالقدر الذى يخيل للكثيرين ، فهناك نص على أن تقوم الحكومة المصرية بشراء المهمات وغيرها ولا بد أن تغالى الشركة فى تقدير أثمانها مما قد يعجز الحكومة المصرية عن دفعها ، ولو لجأنا الى التحكيم فقد رأينا نتيجة مثل هذا العمل وحتى فى حالة عودة القناة الى مصر فان فائدتها قد تكون موضع الشك · أليس من الجائز اذن أن ترى الدول فى ذلك الوقت أن من صالح التجارة الدولية والتعاون السلمى العالمى أن تخفض رسوم المرور الى حد لا يعود على مصر بفائدة لها قيمتها ؟

واذا قررت الدول ذلك فى مؤتمر عام ، فهل تستطيع مصر اذ ذاك أن ترفض التقيد بالقرار ؟ وأليس من المحتمل أن تفكر دولة أخرى كبريطانيا مثلا ، أن تحفر قناة مقابلة تنتهى الى خليج العقبة ؟ هذه كلها أسئلة توضح لنا مبلغ صعوبة الامر فى ذلك العهد ·

أما عن الترعة العذبة فلا ريب أن هذه من الاعمال العامة النفع التى تتولاها الحكومات لانها تتصل بمصالح الاهلين ، وربما كان فى وسع الشركة أن تلجأ الى بيع ماء الرى للمصريين ·

وأغرب من هذا ، ذلك النص الخاص بانتقال ملكية جزء من أراضى الدولة الى شركة القناة ولم يكن لسعيد أن يجيز هذا التنازل بموجب التبعية للدولة العثمانية · وان معنى هذا النص ، وبخاصة اذا توسعت الشركة فى تطبيقه ، انشاء مستعمرة أجنبية فى شرقى الدلتا ـ وبعبارة أخرى ـ تكون هناك حكومة أجنبية داخل الحكومة

الوطنية ، وهو الامر الذى لم يتنبه سعيد باشا لخطورته بالنسبة الى المستقبل . وتعهدت الحكومة المصرية أن تساعد الشركة فى الحصول على عدد مناسب من العمال المصريين ، ولكن ديلسبس فسر الامر على أنه الزام للحكومة بتقديم هذا العدد . ولما كان الاجر الذى يتناولونه أقل من تكاليف استخدام الآلات لجأت الشركة الى تسخير نحو ٢٠٫٠٠٠ من الفلاحين ، وكانوا يشتغلون فى أحوال صعبة وجو قاس واضطر هذا حكومة مصر الى استعمال السخرة على نطاق واسع حتى يتسنى اعداد العمال الذين يقضون حياتهم فى خدمة الشركة . وكان اعفاء الواردات من الرسوم الجمركية واستغلال المناجم والمحاجر بلا مقابل ، أمرا فيه خسارة كبيرة على مالية الدولة . ومع كل هذه المزايا العظيمة التى أغدقت على الشركة لم تزد حصة مصر من صافى الارباح عن ١٥٪ وهو نصيب متواضع الى حد كبير . فلما اعتلى اسماعيل العرش كان المشروع أول شىء وجه اليه تفكيره واهتمامه ولم يكن اسماعيل من خصوم القناة أو ممن يقيمون العراقيل فى سبيل اتمام المشروع ، ولكنه أراد أولا الغاء شروط الترعة العذبة والاراضى والعمال . والذى دفع الخديو الى المعارضة هو ما رآه فى شروط الاراضى من اعتداء على السيادة المصرية وهو الشرط الذى حمل الباب العالى ، على عدم الموافقة على الامتياز ، كما أثار مخاوف انجلترا . وقد أرسلت الحكومة العثمانية مذكرة فى ٦ أبريل سنة ١٨٦٣ تحتج على هذا التنازل وجاء فيها ان أية حكومة لديها أدنى شعور بالاستقلال وأقل ادراك لواجباتها لا تستطيع الموافقة على عمل من هذا القبيل » .

أما عن مسألة العمال فقد رأى اسماعيل ألوفا من العمال ينزعون من القرى ويرسلون الى العمل فى مشروع الشركة ، الامر الذى يعود بالخسارة على الزراعة . أضف الى هذا أن المرض كان ينتشر فى صفوفهم ، فاذا ما عاد الاحياء منهم الى قراهم نقلوا معهم العدوى مما يعرض الحالة الصحية فى داخل القطر لأكبر الاخطاء .

هنا تقدم اسماعيل الى الشركة بمطالبه معتمدا على تأييد الباب العالى وانجلترا له ، وبدأ صراع بين الطرفين ، اذ أخذ ديلسبس يعارض فى قبول هذه المطالب ولجأ الى وساطة الامبراطور نابليون

الثالث • وأخيرا وافق اسماعيل على تحكيم نابليون ، فقضى الحكم لمصر بتحقيق مطالبها على أن تدفع للشركة تعويضـا قدره ٣٫٣٦٠٫٠٠٠ جنيه • ولعل تاريخ التحكيم لا يحتوى على مثل هذا القرار في ابتعاده عن جادة الحق والعدل ، ولكن الواقع أن الشركة كانت فى حالة مالية سيئة قد يتعذر معها اتمام المشروع فقضى لها نابليون بهـذا المبلغ الضخم حتى تتمكن من مواصلة العمل ، وبعبارة أخرى ، تعين على مصر أن تساهم بأكبر نصيب فى هذا المشروع •

وقد واصلت الشركة بعد ذلك عملها بنشاط حتى تم حفر القناة وافتتحت للملاحة فى ١٧ نوفمبر سنة ١٨٦٩ باحتفال عظيم قيـل أنه كلف الحكومة المصرية نحو مليون جنيه ، وبطبيعة الحال لم تكن الموارد العادية للبلاد فى حالة تسمح لها بانفاق هذا المبلغ الضـخم الذى لم يكن لها أدنى مصلحة فى انفاقه •

وفيما يلى احصاء بعدد السفن التى عبرت القناة فى سـنوات مختلفة :

السنة	عدد السفن
١٨٧٠	٤٨٦
١٨٨٠	٢٠٢٦
١٨٩٠	٣٣٧٩
١٩١٠	٣٤٤١
١٩٢٦	٩٨٠
١٩٢٩	٦٢٨٤
١٩٣٥	٥٩٩٢
١٩٣٦	٥٨٧٧

بيع أسهم مصر فى قناة السويس وموقف انجلترا :

بسبب قروض اسماعيل الخارجية والداخلية كان مركز الماليـة المصرية فى سنة ١٨٧٤ سيئا الى حد كبير ، وهبطت أسعار السندات المصرية هبوطا كبيرا فى البورصة (نوفمبر) • وهنا فكر اسماعيل

فى الحصول على المال عن طريق ما تملكه مصر من أسهم فى شركة قناة السويس ، وقد كان فى الاصل يرمى الى الحصول على قرض بضمانتها ، فلما أخفق فى هذا ألفى نفسه مضطرا الى بيعها نهائيا وبدأت المفاوضات مع أحد رجال المال الفرنسيين - مقيم فى الاسكندرية - وأخذ الاخير يتصل بالبيوت المالية فى باريس ولكنه لم يوفق الى اتمام هذه العملية ، فلجأ اسماعيل الى ديلسبس الذى حاول أن ينال تأييد وزير الخارجية الفرنسية فى ذلك الحين ، وهذا تردد أولا ، وانتهى الخبر الى انجلترا التى ردت بأنها تعتبر ما تملكه فرنسا من أسهم الشركة كافيا • وهنا رأى ساى أن اتمام الصفقة على يد المصارف الفرنسية فيه اغضاب لانجلترا ، وهو حريص ألا يتم هذا ، والا زادت عزلة فرنسا وضعف مركزها كثيرا فى أوربا ، وهى لم تتخلص بعد من آثار هزيمتها فى حرب السبعين • فلما اطلعت انجلترا على رغبة اسماعيل فى بيع الاسهم بادرت الى العمل وبسرعة كبيرة • لقد كانت انجلترا طيلة القرن التاسع عشر حريصة على ابعاد نفوذ أى دولة أوربية عن مصر ، وقاومت مشروع القناة لانها لم تكن واثقة تماما من نجاحه ، كما أن تنفيذه على يد الفرنسيين معناه زيادة نفوذ دولتهم فى مصر ، ولكن لما فتحت القناة تغير موقف انجلترا وأخذت تنظر باهتمام الى هذا الشريان المائى العظيم الاهمية بالنسبه الى المواصلات الامبراطورية وتطلعت الى مصر •

وينبغى أن نذكر أن أوربا فى أواخر القرن الماضى بعد أن تخلصت من كثير من مشاكلها الداخلية وأخذت بمظاهر الانقلاب الصناعى الحديث حدث فيها نشاط استعمارى كبير يرمى الى توزيع ما بقى من العالم مما لم يصل اليه أو يسيطر عليه النفوذ الاوربى • وفعلا بدأ تقسيم افريقية وغيرها واهتمت فرنسا باقليم المغرب والجهات الواقعة الى جنوبه واعتبرت انجلترا مصر وقناة السويس منطقة نفوذ لها • ومن المؤكد أن شراء الدولة البريطانية لاسهم القناة عمل له مغزاه السياسى •

وبمجرد أن نمى الخبر الى الوزارة البريطانية أسرعت فأرسلت فى ١٦ نوفمبر تعليماتها الى قنصلها فى مصر أن يبذل جهده لوقف المفاوضات بين حكومة اسماعيل والماليين الفرنسيين ، وتوجه

القنصل فعلا الى نوبار باشا الذى وعد بايقاف المباحثات الدائرة لمدة ثمان وأربعين ساعة · وفى نوفمبر دارت المفاوضات بين ستانتون والحكومة المصرية وانتهت فى ٢٣ من الشهر نفسه بموافقة الخديو على بيع ما تملكه مصر من الاسهم لانجلتـــــرا وجاءت موافقة الحـكومة الانجليزية فى صباح يوم ٢٤ وتمت العملية فى ٢٥ نوفمبر · وفى اليوم التالى مباشرة نقلت الاسهم فى سبعة صناديق الى دار القنصلية البريطانية ومنها حملت الى لندن ، أما الثمن الذى بيعت به الاسهم لانجلترا فهو ٣٫٩٧٦٫٤٠١ جنيه · ويكفى لبيان الربح المادى الذى جنته انجلترا من هذه الصفقة أن نذكر أن هذه الاسهم التى اشترتها بمائة مليون فرنك فقط ، زادت قيمتها الى ٨٠٠ مليون فرنك فى سنة ١٩١٠ – أى فى فترة ٣٥ عاما فقط – وقد دافع كرابيتس عن العملية بقوله : « ان الاسهم التى كانت ملكا خاصا له – أى لاسماعيل – لم تكن تدر عليه درهما واحدا ، لان الحكم الذى أصـــدره نابليون قضى بأن تستولى الشركة على كل درهم من الارباح حتى ســـــنة ١٨٩٤ تعويضا لها عما خسرته باعادة الاراضى المختلف عليهـــا الى الحـكومة المصرية » · ولا نعتقد أن الدفاع قوى ، فان ســـعيد اقترض لشراء الاسهم مبلغا لحساب الحكومة ، كما أن حكم نابليون راجع الى قبـــول اسماعيل التحكيم وكان فى امكانه أن يطالب بتحكيم شـخص غير امبراطور فرنسا ، وأما ان الاسهم لن تدر أرباحا ربما الا بعد ١٩ ســـنة فأمر لا يبرر التنازل عنها ، فقـــد كان المشروع يبشر بأرباح وافرة وجدير بالذكر أن الحكومة المصرية تعهدت أن تدفع ســـنويا مبلغ قدره ١٩٨٫٨٢٨ جنيها لمدة ١٩ سنة مقابل فائدة الاســهم ، وكان اسماعيل قد رهنها من قبل · ويلاحظ أن الوزير الانجليـــزى دزرائيلى أنهى هذه العملية دون الرجوع الى البـــرلمان ، ولم يطلب موافقة أعضاء الوزارة وحصل على المـال بصفة شخصية من صـــديقه روتشيلد · ولما اجتمع البرلمان البريطانى وافق على هذا العمـــــل بحماس شديد ، وذلك فى جلسة ٢١ فبراير ســـــنة ١٨٧٥ وكان للبرلمان الحق أن يغبط نفسه على نجاح دزرائيلى فى هــــذا العمـل العظيم الشأن من وجهة نظر المصالح البريطانية ·

لقد كان الاجراء الذى اتخذه الوزير الانجليزى شاذا فى كافة

مراحله ، اذ ليس له أن يعقد صفقة مالية بهذا القدر الكبير دون الرجوع الى السلطة التشريعية ، فهو اذن قد خرج على التقاليد وعرض أموال الدولة للخطر بالاشتراك فى عمل تجارى قد يعود منه ربح أو ينتهى بخسارة ، ولكن الرجل بعيد النظر فهو واثق أولا من نجاح الشركة مطمئن الى مستقبلها ، وفى الوقت نفسه كان همه الاول أن يخدم انجلترا قبل كل شىء .

وليس أدل على الطابع السياسى الذى امتازت به هذه الحركة من قول صحيفة التيمس فى عددها الصادر فى ٢٦ نوفمبر سنة ١٨٧٥ والذى أعلنت فيه نبأ شراء الاسهم : « ان الجمهور فى هذا البلد وغيره سينظر الى هذا العمل الخطير الذى قامت به الحكومة الانجليزية من نواحيه السياسية لا التجارية سيعتبر مظاهرة وشيئا أكبر من مظاهرة . سيعد اعلانا لنياتنا وشروعا فى العمل على تحقيقها . وان من المستحيل أن نفكر فى شراء أسهم قناة السويس منفصلا عن علاقة انجلترا المستقبلة بمصر أو أن نفكر فى مصير مصر منفصلا عما يحوم حول الدولة العثمانية من المخاوف . فاذا أدت القلاقل أو الاعتداء الخارجى أو فساد الادارة الداخلى الى انهيار الدولة العثمانية ماليا أو سياسيا فقد نضطر الى أن نحتاط للمحافظة على سلامة ذلك الجزء من أملاك السلطان الذى تربطنا به علاقة قوية . وكان دزرائيلى غاية فى الصراحة حين قال فى جلسة ٢١ فبراير أن الغرض من العمل الذى قام به سياسى يرمى الى تقوية دعائم الامبراطورية .

وهنا يحق أن نتساءل عن أثر حفر القناة فى مصر .

حقيقة أصبحت مساحات واسعة كانت عديمة السكان تقريبا من المناطق ذات الاهمية وبعثت ترعتا الوادى والاسماعيلية الخصب والنماء فى اقليم كبير فى شرق الدلتا .

وقامت مدن كبورسعيد والاسماعيلية وبورتوفيق ، وزاد عدد السكان فيها ووجد الألوف من الاهلين أعمالا تتصل بالقناة والملاحة وأصبحت مصر ملتقى السفن التى تسافر بين الشرق الى الغرب ، واشتد الاتصال بالمدنية الاوربية وأصبحت المسألة المصرية ذات طابع دولى . ولكن هذا لا ينفى أن المشروع كان ضررا كبيرا على

البلاد ، فقد قدر ما أنفقته مصر بسبب القناة بمبلغ ٦٫٧٠٠٫٠٠٠ جنيه مصرى ، وهو خارج عن ثمن الاسهم الذى اشترى وسبب المشروع ارتباكا ماليا كبيرا للحكومة المصرية فاقترضت من أجله فى عهد سعيد ثم دفعت الغرامة من الاقتراض ، وهذه كلها كانت تدفع عنها فوائد كبيرة وهلك الالوف من أبناء البلاد . ولما فتحت القناة أثرت لعدة أعوام على أرباح الخطوط الحديدية التى كانت تنقل بها التجارة بين البحرين الاحمر والمتوسط .

ولما ساءت حالة اسماعيل المالية باع ما يملكه من الاسهم وكان يعادل ٤٤٪ من المجموع الكلى الى الحكومة الانجليزية فأصبح لانجلترا مصلحة مباشرة وأخذت تمهد الطريق حتى يتسنى لها السيطرة على مصر .

وتم لها ذلك فى سنة ١٨٨٢ . أما حصة مصر في الارباح فقد رهنها اسماعيل لقاء مبلغ زهيد ، ثم بيعت فى عهد توفيق - مارس سنة ١٨٨٠ - بمبلغ قدره ٨٨٠٫٠٠٠ جنيه الى البنك العقارى الفرنسى الذى أنشأ شركة خاصة لاستغلالها وقد ربحت الشركة من وراء هذه العملية أرباحا طائلة فقد بلغ ما جنته في سنة ١٩٢٨ ما مقداره ١١٠٫٦٢١٫٧٤٦ من الفرنكات الذهب مع أنها اشترت الحصة باثنين وعشرين مليونا من الفرنكات ، ولما عصفت بالعالم الازمة الاقتصادية الكبرى التى اشتدت فى سنة ١٩٣١ استطاعت الشركة أن تحصل على أرباح قدرها ٩١٫٨٤٩٫٠١٤ فرنكا - أى أكثر من مليون وعشرين ألف جنيه - وذلك فى سنة ١٩٣٢ ، ومن هذه البيانات يتضح لنا مبلغ الخسارة التى أصابت مصر ببيع نصيبها فى أرباح شركة قناة السويس ، وبذا فقدت مصر كل شيء كان لها فى القناة اذ عقد اتفاق بين الحكومة المصرية وشركة قناة السويس صدر به مرسوم فى ٢١ يولية سنة ١٩٣٣ وبمقتضاه تدفع الشركة للحكومة مبلغا سنويا مقداره ٣٠٠٫٠٠٠ جنيه وتعين عضوين مصريين فى مجلس ادارة الشركة وتوظف المصريين فى أعمالها .

المبحث الثانى - الاتفاقات الدولية بشأن قناة السويس :

ان المضايق الطبيعية - أى الفتحات الطبيعية الضيقة التى تصل

بين بحرين - وكذلك القنوات التى هى من صنع الانسان لتوصيل بحرين ، لها وضع خاص فى القانون الدولى العام ٠

وتعتبر مياه المضايق اقليمية داخلة فى ملكية دولة بذاتها اذا وقع المضيق برمته فى اقليمها وكان يوصل البحر العام بالبحر الداخلى بشرط أن لا يزيد اتساعه عن ستة أميال ، وللدولة أن تقفل هذا المضيق الذى لا يصل بين بحرين حرين اذ ليس فى الامر عرقلة لحرية المواصلات الدولية ٠

أما القناة الموصلة بين بحرين حرين فليس للدولة أو للدول صاحبة الاقليم أن تمنع مرور السفن التجارية والحربية الاجنبية عبر المضيق وقت السلم دون مبرر وان كان لها أن تنظم المرور بالصورة التى تقتضيها سلامتها وسلامة الملاحة ٠ أما فى وقت الحرب فالراجح أن للدولة صاحبة المضيق أن تقفله فى وجه سفن الاعداء قياسا على حكم المياه الاقليمية ٠

ولبعض المضايق ظروف خاصة دعت الى تنظيم الملاحة فيها وفقا لاتفاقات دولية ٠ ومن ذلك الدردنيل والبسفور وهما يكونان مع بحر مرمرة مضيقا كبيرا (أو مضايق متجمعة) يوصل البحر الاسود ببحر ايجه ، الذى هو جزء من البحر الابيض المتوسط ، وكانت تتحكم تركيا فى الملاحة فى البحر الاسود أيام كان واقعا برمته فى اقليمها ٠ ولكن الوضع تغير بعد أن لم يعد البحر الاسود جزءا من الاقليم التركى بل قاسمتها فى بعض شواطئه روسيا سنة ١٧٧٤ ثم رومانيا وبلغاريا ٠

ولا يعنينى أن أرجع الى المعاهدات التى نظمت الملاحة فى المضيق قبل الحرب العالمية الاولى ٠ ويكفى أن نبدأ قصة منطقة المضايق باحتلال الحلفاء لها سنة ١٩١٨ ثم بتنظيم الملاحة فيها وفقا للمادة ٣٧ من معاهدة سيفر للصلح سنة ١٩٢٠ التى قررت حرية الملاحة والمرور فى البوغازين وفى بحر مرمرة وفى طبقات الهواء الواقعة فوقها بالنسبة للسفن التجاريه والحربية سواء فى وقت السلم أو الحرب ٠ وهذه عبارة مماثلة لعبارات معاهدة سنة ١٨٨٨ الخاصة بقناة السويس ٠

تنظيم الملاحة فى قناة السويس :

١ - فرمان ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ :

ليست اتفاقية القسطنطينية لسنة ١٨٨٨ التى تنظم الملاحة فى القناة ، الا حلقة أخيرة من سلسلة النظم التى فرضت على القناة والتى بدأت بتوقيع سعيد باشا والى مصر فرمان ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ ونلاحظ أن الفرمان أقر حرية الملاحة فى القناة لجميع السفن بدون استثناء أو تمييز .

٢ - فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ :

وقع والى مصر فرمانا فى ٥ يناير سنة ١٨٥٦ بتأكيد اعطاء امتياز حفر القناة للشركة ، والذى يهمنا فى هذا الفرمان هو أنه أقر فى بنده الرابع عشر بأن القناة « ستفتح كطريق محايد لجميع السفن التجارية التى تعبر القناة من بحر الى آخر وذلك بدون تمييز أو تخصيص أو تفضيل للاشخاص أو الجنسيات » . ويتضح من ذلك أن الفرمان لم يقر حرية الملاحة عبر القناة بالنسبة للسفن الحربية فى وقت الحرب .

٣ - اتفاق وفرمان سنة ١٨٦٦ :

سجل هذا الاتفاق المبادىء الآتية :

أولا : نص الاتفاق على حق مصر فى أن تحتل فى حدود جميع الاراضى المحتفظ بها كملحقات للقناة ، جميع المراكز والنقط الاستراتيجية التى تراها لازمة للدفاع عن البلاد بحيث لا يعرقل هذا الاحتلال سير الملاحة . كما أيد الاتفاق ما ورد بالفرمانين السابقين من تملك مصر للقناة .

ثانيا : أكد الاتفاق الصفة العالمية للقناة - أى أنها حرة للملاحة للسفن التجارية والحربية لجميع الدول - وان كان قد أغفل الاشارة الى وقت السلم ووقت الحرب .

ثالثا : جعل الاتفاق من حق الحكومة المصرية بصفتها صاحبة

السيادة على القناة ، تنظيم الملاحة فى القناة على ألا تعطل بذلك الملاحة فيها وعلى أن تتقاضى نسبة معينة من أرباح الشركة .

المركز القانونى للقناة قبل الاحتلال البريطانى :

أدخلت قناة السويس حالة جديدة فى القانون الدولى العام . فلم يكن للعالم سابق عهد ـ قبل حفر القناة ـ بالقنوات الصناعية . واتجه الشراح الى ضرورة تقرير حرية الملاحة فيها لصالح جميع الشعوب ، ومن هنا بدأت الصفة العالمية تصبغ القناة ، وتعرضت الجمعيات الدولية لوضع الحلول اللازمة لتثبيت مركزها . وكان أهمها قرارات جمعية القانون الدولى التى قررت فى اجتماع بروكسل سنة ١٨٧٩ أنه من « المصلحة العامة لجميع الشعوب أن تكون سلامة استخدام القناة للمواصلات بأنواعها محمية .. وأن تتفادى الدول كل اجراء يمكن أن تضار منه القناة أو يعرضها للخطر فى حالة الحرب » .

ودعت بعض الهيئات الى وجوب اعلان حياد القناة حيادا دائما وقت السلم ووقت الحرب وعارضها فى ذلك فقهاء بعض الدول (انجلترا) لان الحياد يمنع استخدام القناة وقت الحرب وهذا ضد مصالحها ولا يضمن حرية اتصال انجلترا بامبراطوريتها فى الهند . ومن هناك اقترح حل وسط ، هو اعلان حياد مصر ذاتها لان مصير القناة مرتبط بمصيرها ، على أن ينظم هذا الحياد بمقتضى اتفاق دولى حتى لا يترك أمر القناة لاحتكار دولة أو دولتين .

وكانت الفترة بين افتتاح القناة سنة ١٨٦٩ وعقب معاهدة ١٨٨٨ فترة سلم فى تاريخ العالم ، ومن ثم سادها التساهل فى تقرير حرية المرور البرىء فى القناة .. ولم تسنح الفرصة لتقدير الموقف فى حالة الحرب الا فى حالات بسيطة منها :

أولا : كانت أول تجربة صادفت القناة هى حرب السبعين ، سنة ١٨٧٠ بين فرنسا وألمانيا ، وفيها وقفت تركيا موقف الحياد وسمحت بمرور جميع سفن الدولتين المتحاربتين اللتين احترمتا ـ من ناحيتهما ـ مركز القناة بدقة تامة .

ثانيا : وكانت التجربة الثانية هى اشتراك تركيا فى الحرب ضد روسيا في ٢٤ أبريل سنة ١٨٧٧ ، وفيها ساعدت المصالح البريطانية - وبريطانيا يومئذ دولة محايدة - على تقهرير حرية الملاحه وحماية القناة اذ أرسلت بريطانيا الى روسيا فى ٦ مايو سنة ١٨٧٧ تبلغها أن « كل محاولة لحصر القناة أو تخومها أو تعطيلها بأى شكل تعتبرها الحكومة البريطانية تهديدا للهند واضرارا جسيما بتجارة العالم .. وان كل عمل من هذا القبيل يتعارض مع احتفاظها بموقف الحياد السلبى ».
واستجابت روسيا لهذا الطلب .

كما أرسلت بريطانيا مذكرة مماثلة إلى كل من الباب العالى والخديوى وشركة القناة وقد أجابت تركيا بأنها تؤيد حرية المرور بقناة السويس لجميع سفن الدول المحايدة ولكنها فى الوقت نفسه تعتبر القناة جزءا من اقليمها لم يوضع بأى شكل تحت نظم الحياد واستنادا لهذا لن تسمح للسفن المعاديه بدخولها واحتفظت السلطات العثمانية بكامل حقها فى القبض على السفن الروسية التى تدخل منطقة القناة ..

اتفاقية ١٨٨٨ :

ان اتفاقية ٢٩ أكتوبر سنة ١٨٨٨ هامة جدا فى تاريخ مصر الحديثة وذلك لان المادة الثامنة فى الاتفاق المصرى البريطانى فى ١٩ أكتوبر سنة ١٩٥٤ قد نصت على تصميم الدولتين المتعاقدتين على احترام الاتفاقية التى تكفل حرية الملاحة فى القناة والموقع عليها فى القسطنطينية فى التاسع والعشرين من شهر أكتوبر ١٨٨٨ .

وقد نصت المادة الاولى من الاتفاقية على أن : تكون قناة السويس البحرية حرة ومفتوحة على الدوام سواء فى وقت الحرب أو فى وقت السلم لكل سفينة تجارية أو حربية دون تميز لجنسيتها ، وعليه اتفقت الدول السامية المتعاقدة على ألا تمس بأى شكل حرية استخدام القناة ، سواء فى وقت الحرب أوفى فى وقت السلم ..

وليست حرية المرور كمبدأ عام بدعة فى القانون الدولى بل انها تطبيق صريح لفكرة حقوق الارتفاق الدولية ولاعتبار الملكية وظيفة

يباشرها الفرد لصالح المجموع وليست حقا يتحكم فيه هذا الفرد .

وكذلك نصت الفقرة الاخيرة من المادة الاولى من الاتفاقية على أنه :

« لن تكون القناة أبدا خاضعة لاستعمال حق الحصر » .

والنص ورد عاما يشمل تحريم فرض الحصر البحرى سواء فرض فى وقت الحرب كاجراء من اجراءاتها أوفى وقت السلم باعتباره حصرا بحريا سلميا تلجأ اليه الدولة كوسيلة من وسائل الاكراه وارغام الدولة المحصورة علىاتخاذ اجراءات ماكانت لتتخذها لو تركت حرة الارادة .

ومما يسترعى الانتباه هنا أن الاتفاقية تتحدث عن الدول المعترف بها ونحن هنا أمام حالة جديدة اذ أمامنا عصابة من الصهيونية احتلت جزءا من أرض فلسطين وأقامت ما أطلقت عليه اسم اسرائيل ولكن العرب جميعا والجمهورية العربية المتحدةخاصة لم تعترف بهذه الدولة التى كونتها العصابات واحتلت جزءا من الوطن العربى وأرادت أن تفرض نفسها بالقوة على هذه المنطقة واذ لم نعترف بهذه الدولة الباغية المزعومة فان من قبيل القياس ألا نعترف لها مطلقا بحق المرور فى قناة السويس .

وكذلك نصت المادة الرابعة من الاتفاقية على أنه :

« لايجوز أن يباشر داخل القناة .. أى حق من حقوق الحرب أو أى عمل عدائى أو أى عمل يكون الغرض منه تعطيل الملاحة بالقناة » .

وان المادتين التاسعة والعاشرة قد أباحتا لمصر - فى سبيل اتخاذ الاحتياطات اللازمة لتنفيذ الاتفاقية والاحتياطيات اللازمة لتأمين مصر من الاعتداء الخارجى أو االاحتفاظ بالنظام العام - قد أباحتا لمصر الخروج على بعض مواد الاتفاقية ومنها المادة الرابعة التى تمنع مباشرة أى عمل من أعمال القتال .

ويذهب بعض الفقهاء فى دراسة النصوص السابقة الى أنه يجوز توقيف نفاذ المادة الرابعة تطبيقا للمادتين التاسعة والعاشرة وكذلك المادة الاولى فى حالات منها الدفاع عن مصر .

ومما لاشك فيه أن حق مصر فى فرض الحصر البحرى ومنع سفن اسرائيل والتى تتجه منها واليها فى حالتى تنفيذ المعاهدة والدفاع عن مصر حق تسلم به اتفاقية ١٨٨٨ نفسها ومما يؤيد ذلك الادلة الآتيــة :

أولا ـ تسمح المادة العاشرة من الاتفاقية لمصر بالخروج على أحكام المادة الرابعة عند لزوم ذلك لتأمينها من أى اعتداء ٠

ومن ثم فهى تسمح لها باستخدام كافة حقوق الحــرب ومنها الحصر داخل القناة وموانى مدخليها لمســافة الثلاثة الاميال التقليدية ٠ وذلك باعتبار أن فرض الحصار يدخل فى عموم « حقوق الحرب » ولاتضارب مطلقا بين هذا الفهم وبين نص المادة الاولى على تحريم استعمال حق الحصر اذ أن المادة الاولى قد وردت بصدد الكلام عن حرية الملاحة عبر القنــاة ـ كمبدأ عام ـ تتقيد بكافة القيود التى ترد فى المواد التالية كما يجب أن تفهم فى حدودها ٠

ثانيا ـ بالرجوع الى الاعمال التحضيرية للمادة الاولى من اتفــاية ١٨٨٨ يتضح أنها كانت خاصة بتقرير حرية الملاحة بصفة عامة ولم يثر فى الذهن أن تتضمن هذه المادة أى قيد على حق مصق فى تأمين نفسها من الاعتداء الخارجى ٠

ولذلك لم يتضمن منشور جرانفيل ولا المشروعان التمهيديان المقدمان لمؤتمر باريس سنة ١٨٨٥ الاول من فرنسا والثانى من انجلترا أى نص خاص بتحريم الحصر البحرى اكتفــاء بعمومية النص على احترام حرية الملاحة ٠

فاذا ورد النص فى الصياغة النهائية للمادة الاولى متضمنا تحريم الحصار البحرى وجب فهمه على أنه تأكيد لحــرية الملاحة فى حدود القيود التى ترد فى باقى مواد الاتفاقية ٠٠ ولا محل لان يفهم منه أنه يضع تنظيما وإحكاما خاصــــة بتحريم الحصر البحرى فى جميع الظروف

ثالثا ـ يتضح من الرجوع الى الاعمال التحضيرية الخاصة بحق مصر فى مباشرة جميع حقوق الحرب وأعمال القتال تأمينا لنفسها من الاعتداء الخارجى ٠ انه حق عام مطلق لايستثنى منــه

حق الحصر البحرى . وقد جاء فى الفقرة الرابعة من منشور جرانفيل فى ٣ يناير ١٨٨٣ أن النص الخـــاص بتحريم ارتكاب أعمال عدائية داخل القنـــاة أو تخومها لايطبق على الاجراءات التى تكون ضرورية للدفاع عن مصر ؛

رابعا ـ كان من المسلم به أثناء الاعمال التحضيرية للاتفاق أنمصر مطلقة الحق فى اتخاذ كل الوسائل الضرورية للدفاع عن اقليمها وفى أكثر من مرة أكد مندوب روسيا ومنـــدوب بريطانيا فى عبـارات شاملة جامعـــة أنه يجب ألا تنتهى نصوص الاتفاقية الى حرمان الدولة صاحبة القناة منالدفاع عن نفســـها .

المبحث الثالث : القناة تحدد تاريخ مصر

أ ـ الاحتلال ســنة ١٨٨٢ :

ضرب الاسطول الانجليزى مدينة الاسكندرية يوم ١١ يوليـــة ١٨٨٢ بعد حادث المالطى والمكارى فى ١١ يونيه ١٨٨٢ المدبر ونزل الجنود الانجليز فى المدينة بعد دفاع أشاد به القادة الانجليزأنفسهم وطلب توفيق حمايته وحاول الانجليز التقدم عن طريق الدلتا ولكن قوة الشعب المصرى دعت الانجليز الى تلمس طريق قناة السويس

وشعر أحمد عرابى بهذه الحركة فتوجه بجنوده وأتباعه لردم القناة وهنا ارتاع ديلسبس لهذا الموقف وأعلن لعرابى أن الانجليز لن يستطيعوا أن يخرقوا حيدة القنـــاة وأنهم لوفعلوا ذلك لوقفت فرنسا فى وجههم ومن ورائها باقى الدول ..

فاطمأن عرابى الى حد ما ولكن سرعان ماكشف عجز ديلسبس واحجام فرنسا عن معارضة انجلترا فى اتخاذها القناة وســـيلة لغزومصر فتوجه بجيشه الى التل الكبير وتحالفت الظروف والخيانات على هزيمته .

وبذلك استطاعت انجلترا أن تحتل مصر وفقدت فرنسا مركزها وأصبحت مصر أداة فى يد إنجلترا ..

وهكذا جرت قناة السويس لخدمة المصالح الاستعمارية وحدها بغض النظر عن مصالح التجارة العالمية وكانت سيطرة بريطانيا على الحركة الملاحية فى القناة ماثلة فى اللجنة الاستشارية لقناةالسويس التى تأسست فى لندن بعد الاتفاق الذى أبرمه ديلسبس مع جرانفيل وزير خارجية انجلترا سنة ١٨٨٣ ، وكذلك ظهرت هـذه السيطرة فى قبضة وزارات البحرية والحرب والخارجية البريطانية على قناة السويس وتلك الجهات التى كانت تسيطر عليها شركة القناةالمنحلة وفى منطقة القناة نفسها احتكرت انجلترا لرعاياها وضباطها العاملين فى البحرية البريطانية المراكز الرئيسية فى قسم الملاحة بشركة القناة ..

وقد كشفت كثير من المستندات عن دسائس ومؤامرات كانت ترتكبها ادارة الشركة المذكورة ضد سفن البلاد المعادية لبريطانيا أوالتي لاتسير فى فلك السياسة البريطانية وكانت تعطى ميزات خاصة لشركات الملاحة البريطانية وللسفن البريطانية وكان ذلك يجرى سرا وبتنظيم محكم يؤدى الى تمييز المصالح الاستعمارية البريطانية والفرنسية ويساعد على تخفيض تكاليف الموادالمصنوعة فى بريطانيا والتمكين للصناعة البريطانية من المنافسة فىالاسواق وكان ذلك يجرى وقت السلم ولم يحدث قط أن روعيت حرمةالمرور فى قناة السويس مرورا حرا للجميع من غير تمييز أو استثناء .

وهكذا كان الاحتلال الانجليزى لمصر تسهيلا كبيرا فى ازدياد نفوذها فى الشركة وبالتالى زادت حصتها فى الادارة ، فبعد شراء الاسهم أصبح لها ثلاثة مقاعد فى مجلس ادارة الشركة من ٢٤ مقعدا .. زيد بعد ذلك الى٧ مقاعد تمثل المصالح التجاريةالانجليزية ونتج أيضا عن ذلك وهو الاهم أن انجلترا أصبحت الحارس للقناة نيابة عن مصر طوال مدة الاحتلال الاثيم .

ـ القناة فى الحرب العالمية الاولى ١٩١٤

من الملاحظ أن حرب أسبانيا وأمريكا عام ١٨٩٨ وحرب روسيا واليابان عام ١٩٠٤ وحرب تركيا وايطاليا عام ١٩١١ لم تسبب احتكاكا سياسيا يمس حيدة القناة التى أعلنت عام ١٨٨٨ ، غير

أنه في أثناء الحرب عام ١٩١١ وصلت مياه بور سعيد سفينةحربية تركية تحمل ٤٠٠ جندى عثمانى وطلبت من السلطات المصرية فى القنطرة السماح بانزال هذا العدد من الجنود لارساله الى سوريا وقبلت الحكومة المصرية هذا الطلب مشترطة تجريد أولئك الجنود من السلاح فمروا من القناة بغير سلاح وفى حراسة البوليس المصرى وهذا دليل على تمسك مصر دائما بأحكام معاهدة ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨ السابق الاشارة اليها .

ولكن بعد أنقامت الحرب العالمية الاولى فى ٢٨ يوليه سنة ١٩١٤ حينما أعلنت النمسا الحرب على الصرب بعد حادث قتل ولى عهد النمسا فى بلدة « سيرا جيفو » .

وتوالت الاحداث مسرعة باعلان المانيا الحرب على روسيا فىأول أغسطس ١٩١٤ وعلى فرنسا فى اليوم الثالث فى الشهر المذكور ، واشتركت انجلترا فى الحرب ضد ألمانيا فى ٢ أغسطس وفى ٥ نوفمبر سنة ١٩١٤ دخلت تركيا الحرب بجانب ألمانيا وحلفائها ، فأعلنت بريطانيا حمايتها على مصر وبذلك ضمت مصر الى دول الحلفاء فنتج عن ذلك موقف متناقض لم يفضه الا أعلان إنفصال مصر عن تركيا .

وكانت قناة السويس هدف انجلترا الاول والاهم فى جميع التدابير التى اتخذتها وقد حدث فى الايام الاولى للحرب أن استولت البوارج البريطانية على المراكب الالمانية التى سمح لها بحرية الخروج من القناة ..

وصارت القناة بذلك خارجة على الحياد وأصبحت هدفاعسكريا تجوز مهاجمته ولهذا حاول الالمان الاستيلاء على القناة بواسطة حملة تركية المانية بقيادة فون ساندرش ولكن القيادة البريطانية حشدت جنودها على الشاطىء الغربى للقناة ودخلت بعض البوارج الانجليزية للمساعدة فى القناة نفسها وتولى الطيران مهمة الاستكشاف وأوقف الهجوم وأسر الجنود الاتراك الذين تمكنوا من العبور الى الشاطىء المقابل وكان الحلفاء فى هذه الحالة كأنهم يدافعون عن حياد القناة فى أرض مصر بناءعلى طلب الحكومة المصرية ظاهريا أما وقدهاجمهم الاعداء فهم فى حل من اقتفاء أثرهم .

ولذلك فقد بدأت القوات الهندية والاسترالية والنيوزيلندية فى القدوم الى منطقة القناة وصارت القنطرة الشرقية سنة ١٩١٦قاعدة للعمليات الحربية الموجهة ضد فلسطين ، وأنشىء هناك خطحديدى عسكرى تم توصيله فيما بعد بالاسماعيلية وبو رسعيد والسويس والقاهرة .. ولم تحفل بريطانيا وشركاؤها بأى مبدأ من مبادىء القانون الدولى العام ..

وقد اعترف « لورد لويد » بأن انجلترا قد تجاهلت أى اعتبار غير أهدافها الحربية فى الحصول على النصر بأى ثمن ولوداست على جثة القانون الدولى وانها لم تقم لمصر أى وزن ، وذكر اذ ذاك أن انجلترا عام ١٩١٦ جعلت دلتا النيل كلها معسكرا بريطانيا وأما قناة السويس فلم تعد أكثر من طريق مواصلات للحلفاء لاطريقا للملاحة العالمية ..

وذكر لويدأن المعسكرات فى الاسماعيلية والقنطرة صارتملاذا للاستراليين والهنود والبريطانيين .. وأما أهل البلاد فكانوا يقطعون الخشب أو ينزحون الماء وأن القوات البريطانية كانت تنطلق الى القاهرة للهو والتسلية فتكتظ بها الطرقات والفنادق .

وتناولت السيطرة البريطانية الغاشمة شركة قناة السويس ومنطقة القناة كلها وسلمت الشركة نفسها لبريطانيا طائعة مختارة حتى أنها قبلت أن تجرى عليها تحصيل رسوم المرور بمعرفة مكتب الشركة بلندن وهو ذلك المكتبالذى كانت تشرف عليه الحكومة البريطانية .

ووضعت الشركة موظفيها ومكاتبها وآلاتها ومهماتها وكافة امكانياتها تحت تصرف الامبرالية البريطانية وانقلبت من شركة تجارية مصرية الجنس الى شبه دولة تشترك فى الحرب ضد ألمانيا وتركيا مشاركة فعالة وتتلقى أوامرها من القيادة البريطانية دون أن تعترف بوجود للحكومة البريطانية .

واحتلت القوات البريطانية جميع النقط الاستراتيجية بمنطقة القناة على خلاف أحكام معاهدة القسطنطينية لسنة ١٨٨٨ .

وقد اعترف الكتاب الانجليز أنفسهم وفى مقدمتهم سير أرنولد ولسون فى كتابه « قناة السويس فى الماضى والحاضر » لنـــدن ســـنة ١٩٣٩ .

ومما هو جدير بالذكر أنه لما أعلنت الحـــرب كانت تحتمى فى القناة بعض السفن التجارية التابعة لالمانيا والنمسا معتبرة القنـاة منطقة حياد بنص معاهدة القسطنطينية .

ويبيح القانون الدولى للسفن التجارية الالتجاء للمياه المحايدة ، وكانت قد لاذت ببور سعيد والسويس كى لاتقع فى الاسر . ولكن شركة قناة السويس زعمت أن هذه السفن تتجسس لحساب دولها فنزعت منها أجهزة اللاسلكى ..

ولما اشتركت تركيا فى الحرب منعت الحكومة المصرية ســـفن المانيا وحلفائها من الالتجاء لموانى القناة منعـــا باتا ، وكان ذلك تنفيذا لتعليمات السلطات البريطانية فتحتم على هذه الســـفن أن ترابط على مسافة ثلاثة أميال خارج المياه المصرية وهنـــاك كانت معرضة للاسر بمعرفة قطع الاسطول البريطانى فى البحر الابيض المتوســـط ..

ولكى تجد انجلترا سندا لهـــذه الاعمال ادعت أنها تقوم بأعمال الدفاع عن قناة الســـويس ..

هذا هو موقف انجلترا إبان الحرب العالمية الاولى تجاه ســـفن الاعداء أى المانيا وحلفائها ..

والآن ماهو موقف انجلترا بعد أن رأتنا نقف ندافع عن حقنـا المشروع فى حماية الوطن العربى تجاه تلك الـــدولة المزعومة التى تسمى نفسها اسرائيل ؟ ..

اننا اذ نمارس حقنا فى الدفاع عن الوطن العربى من هذه الحفنة من المتشردين والافاقين الذين لايعرفون معنى الشرف أو القـــانون أو الكرامة ..

ان موقفنا القانونى الواضح الذى حددته مذكرة الحكومة المصرية

تجاه القناة فى ٢٤أبريل سنة ١٩٥٧ ضمن مذكرة أرسلت الى السكرتير العام للامم المتحدة ووصفت بانها اتفاقية دولية فقد نصت المذكرة على مايلى :

« ان الحكومة المصرية مصممة على ضمان حرية الملاحة بالنسبة لجميع الدول بمقتضى اتفاقية القسطنطينية التى أبرمت عام ١٨٨٨ »

وان الجمهورية العربية المتحدة اليوم تقف لتثبت للعالم أجمع أنها تحافظ على وعدها وعهودها واتفاقياتها رغم ماشاب العلاقات الدولية من فتور وعدم محافظة على العهود والمواثيق فاننا كدولة لم تعترف مطلقا بهذه الدولة الصنيعه اذ أن هذه العصابة التى جاءت واحتلت جزءا من الوطن العربى وأطلقت على نفسها اسم اسرائيل لا يمكن أن ترغمنا مطلقا على الاعتراف بها أو السماح لها بالتجسس والعمل لأن تكون خنجرا مسموما فى جنب العرب أجمعين » .

هذه مقارنة بسيطة عقدتها بين موقف انجلترا عام ١٩١٦ من السفن الالمانية والتركية وموقف انجلترا عام ١٩٥٩ ازاء حق مصر المشروع تجاه تلك العصابات الصهيونية فى قناة السويس .

ان انجلترا التى ساهمت بنصيب وافر فى وضع هذا الخنجر المسموم فى جنب العرب تحاول دائما أن تثبت للعالم كيف أنها تحترم المواثيق الدولية وكيف انها ترعى أحكام القانون الدولى .. وكيف أنها دائما تقف ضد العرب حيث العرب دائما فى جانب الحق والقانون ..

يجب أن تعلم تلك الدولة المزعومة وجميع الدول التى تساندها وتحاول أن تخلق لنا المتاعب وتثير القلاقل فى منطقتنا العربية اننا نتمسك بأحكام اتفاقية القسطنطينية سنة ١٨٨٨ كما سبق أن بينت ذلك بوضوح ..

جـ - القناة فى معاهدة سنة ١٩٣٦ :

ان قناة السويس وثيقة الصلة بسير الحوادث الدولية فهى التى كانت تكيف موقف انجلترا من مسألة مصر فتشتد قبضتها وترتخى طبقا لسير تلك الحوادث وقد اضطربت الحياة الدولية وترنح صرح

السلام فى أوروبا فى السنوات القلائل التى سبقت ابرام معاهدة سنة ١٩٣٦ . وكانت نذر الحرب العالمية الثانية هى السبب المباشر فى الضغط على مصر وحملها على توقيع تلك المعاهدة .

ومما لاشك فيه أن أخطر تحول فى النزاع المصرى البريطانى هو التعاقد بين حكومتى البلدين فى ٢٦ أغسطس سنة ١٩٣٦ .. ولكن الظروف التى عاصرت هذا التحول الخطير لاتدع محلا للقول أن الشعب المصرى قد تعاقد أو إرتبط بتلك المعاهدة المشئومةوآنما الحقيقة هى أن جماعة من الذين اعتبروا أنفسهم وكلاء عن الشعب قد خدعوه وضللوه وقبلوا التوقيع على معاهدة لوأنه عرف حقيقتها وأدرك ما تنطوى عليه لما سمح لأولئك العملاء بالتحدث باسمه ..

وقد كانت قناة السويس حجر الزاوية فى النزاع المصرى - البريطانى منذ أقدم العصور كما سبق أن بينت ومن أجل القناة كان الاحتلال وويلاته ومن أجلها وضع نص المادة الثامنة فى معاهدة ١٩٣٦ وهو نص مفجع مثير اذ ينص على :

« بما أن قنال السويس الذى هو جزء لايتجزأ من مصر وهوفى نفس الوقت طريق عالمى للمواصلات . كما هو أيضا طريق أساسى للمواصلات بين الاجزاء المختلفة للامبراطورية البريطانية ، فالى أن يحين الوقت الذى يتفق فيه الطرفان المتعاقدان على أن الجيش المصرى أصبح فى حالة يستطيع معها أن يكفل بمفرده حرية الملاحة على القنال وسلامتها التامة يرخص صاحب الجلالة ملك مصر لصاحب الجلالة الملك والامبراطور بأن يضع فى الارض المصرية بجوار القنال بالمنطقة المحدودة فى ملحق هذه المادة تفاصيل الترتيبات الخاصة بتنفيذها ولايكون لوجود تلك القوات صفة الاحتلال بأى حال من الاحوال . كما أنه لايخل بأى وجه من الوجوه بحقوق السيادة المصرية .

ومن المتفق عليه أنه اذا اختلف الطرفان المتعاقدان عند نهاية مدة العشرين سنة المحددة فى المادة السادسة عشرة على مسألة ما اذا كان وجود القوات البريطانية لم يعد ضروريا لان الجيش المصرى أصبح فى حالة يستطيع معها أن يكفل بمفرده حرية الملاحة على القنال وسلامتها التامة فان هذا الخلاف يجوز عرضه على مجلس عصبة

الامم للفصل فيه طبقا لاحكام عهد العصبة النافذة وقت توقيع هذه المعاهدة أوعلى أى شخص أو هيئة للفصل فيها طبقا للاجراءات التى قد يتفق عليها الطرفان المتعاقدان وجاء فى ملحق المادة الثامنة ما يلى :

١ - من غير اخلال بأحكام المادة السـابعة يجب أن لايزيد عدد قوات صاحب الجلالة الملك والامبراطور التى توجد بقرب القنال على عشرة آلاف من القوات البرية وأربعمائة طيارا من القوات الجوية ، ومعهم العدد الضرورى من المستخدمين الملحقين بهم للادارة والاعمال الفنيـة ..

ولايشمل هذا العدد الموظفين المدنيين كالكتبة والصناع والعمال

٢ - توزع القوات البريطانية التى توجد بقرب القنال كمـا يـأتى :

أ - فيما يتعلق بالقوات البرية ، فى المعسكر ومنطقة جنيفة على الجانب الجنوبى الغربى للبحيرة المرة الكبرى .

ب - وفيما يتعلق بالقوات الجوية ، على مسافة خمسة أميال من سكة حديد بور سعيد - السويس من القنطرة شمالا إلى ملتقى سكة حديد السويس - القاهرة ، والسويس - الاسماعيلية جنوبا مع امتداد على خط سكة حديد الاسماعيلية - القاهرة بحيث يشـمل محطة القوات الملكية للطيران بأبى صوير ومايتبعها من الاراضى المعدة لنزول الطائرات والميادين الصالحة التى قد يقتضى الامر انشـاءها شرقى القنال لاطلاق النار والقاء القنابل من الطائرات » .

ولو دققنا النظر فى المادة الثامنة من اتفاقية ١٩٣٦ نجـد أنهـا وصفت القناة بثلاثة أوصاف يناقض بعضها بعضا فاعتبرتها مصرية وعالمية وطريقا للمواصلات الامبراطورية ..

وكذلك خلت هذه المادة من تعيين مقياس معين لقـدرة الجيش المصرى المطلوبة لحماية القنـاة اذ أن قدرة الجيش فى أى دولة مسألة اعتبارية وليست هناك مقاييس معينة لاصدار حكم القـدرة المطلـوبة .

وكان عرض المعاهدة على البرلمان مسرحية من مسرحيات الاحتلال فالاحزاب لاتستطيع أن تخرج على ارادة زعمائها ..

وهكذا مرت المعاهدة بسرعة وكأنها شريط سينمائى أو تمثيلية قصيرة ولكن كان بين أعضاء البرلمان بعض الرجال الوطنيين نقدوا المعاهدة فى جملتها وتفصيلها وسجلت مضابط مجلس الشيوخ والنواب وطنيتهم وحرصهم على مصلحة بلادهم ..

ومنهم نجد الاستاذ عبد الرحمن الرافعى يستشهد فى بدء حديثه بكلمة قالها العلامة فوشيل فى كتابه القانون الدولى العام الطبعة الثامنة عام ١٩٢٢ الجزء الاول ص ٢٨٢ وهى :

« أعلنت انجلترا حمايتها على مصر فى ١٨ ديسمبر سنة ١٩١٤ ولكن الحركة الاستقلالية التى قامت فى مصر عقب ذلك اضطرت الدولة الحامية الى ارضاء بعض الامانى القومية وسيكون من نتائج ذلك تغيير الحماية بنظام من نوع آخر يقرر استقلال مصر فى الوقت الذى يخول فيه انجلترا بواسطة معاهدة تحالف ، المزايا والضمانات التى كانت الحماية تحققها » .

« وبعد أن ناقش الحكومة قال :

« هى شروط تتمثل فيها قواعد الحماية ، فالمحالفة أبدية .. ومن شروطها الدالة على أبديتها جعل موانى مصر ومطاراتها وطرق المواصلات فيها تحت تصرف القوات البريطانية فى حالة الحرب أو خشية قوع طوارىء دولية وهذه الابدية لاوجود لها مطلقا فى معاهدة بين دولتين مستقلتين ، بل هى من أخص مظاهر الحماية وأركانها ، وكذلك من أركان الحماية وجود جيش أجنبى فى جزء من أراضى دولة ما مهما قيل عن صفة هذا الجيش .. »

« وكذلك قال الاستاذ عبد العزيز أباظة فى بيان له بمجلس النواب :

« ان الاحتلال قد نقل من القاهرة وغيرها من المدن الى منطقة أخرى قاعدتها المديرية المنكوبة ، مديرية الشرقية ، فاذا قال رجال القانون ان وضع جنود أجنبية لغرض معين فى أرض دولة أخرى

ليس احتلالا ، فهذا كلام لايؤبه له ولايمكن أن يقابل الا بالسخرية والاستهزاء » ..

وقال الاستاذ محمد فكرى أباظة :

« الواقع أن المعاهدة انما هى لمصلحة انجلترا فقط لتطمئن وتستقر فى هذه البلاد ، فلو كانت المحالفة لمدة معينة لاحتملناها ولصبرنا عليها حتىانتهاء مدتها ولكنهامحالفة أبدية بدليل مانصت عليه المادة ١٦ .. »

والخلاصة أن معاهدة ١٩٣٦ ثبتت أقدام الانجليز فى أرض وادى النيل وأضفت على احتلالهم المشروعية التى كانوا يبحثون عنها فى زمن طويل وجعلت لهم مركزا استثنائيا فى منطقة قناة السويس لاتتمتع به مصر نفسها صاحبة القناة .. وأعطتهم المعاهدةمن المزايا والامتيازات مالا يمكن لعاقل أن يسلم به ، ومن أجل قناة السويس لم تكفهم الطرق التى كانت موجودة فاستوجبوا شبكة من الطرق العسكرية الجديدة وهيمنوا على مختلف وسائل المواصلات فى البلاد وربطت مصر بعدوها اللدود بمحالفة طابعها التأييد وتقييد سلطان الدولة فى علاقاتها الخارجية .. »

وقد صدر فى ١٦ ابريل سنة ١٩٣٨ تصريح انجليزى ايطالى على أثر انتهاء الغزو الايطالى للحبشة جاء فى الملحق الثامن له :

ان الحكومتين تؤكدان مرة أخرى رغبتهما فى احترام نصوص اتفاقية القسطنطينية . وقد قامت الحكومتان بتبليغ هذا النص الى الحكومة المصرية .

وفى ١٢ أبريل سنة ١٩٣٩ تقدم مندوب الحكومة البريطانية الى محكمة الاستئناف المختلطة المنعقدة بشأن قضية دفع أرباح المساهمين فى شركة القناة ذهبا بمذكرة جاء فيها :

أن شركة القناة مصرية وخاضعة للقانون الداخلى لحكومة مصر .

وقد كان التصريح الذى صدر فى ١٦ أبريل سنة ١٩٣٨ توكيدا

لسيادة مصر على قناة السويس وتسليما بهـــذه السيادة تدل عليه تلك العبارة التى جاءت فى اخطار مصر بأنها « الدولة المالكة للقناة ويعنيها أمرها » ..

ومما هو جدير بالذكر أن هذا الاتفاق وقع بعد معـــاهدة ٢٦ أغسطس سنة ١٩٣٦ وهذا دليل قاطع على مدى أحقيـــة مصر فى القناة باعتراف الدولة البريطانية نفسها عام ١٩٣٨

فما هو موقف انجلترا اليوم ازاء فشل السياســـة الاستعمارية وطرد الانجليز من أرض الوطن الحبيب ؟ "..

وقفت انجلترا تشد أزرالدولة المعتدية وتدافع عنها وتحرضها على المساس بحقنا المشروع فى حماية أنفسنا وأرضنا ووطننا .

قناة السويس فى الحرب العالمية الثانية :

ان الحرب العالمية كانت امتدادا لسلســـله النزاع الذى قام فى أعقاب الانقلاب الصناعى وسوء توزيع المواد الاولية ، فهى صراع على التخوم ومسالك البر والبحر والاستئثار بالثروة والمنفعة .

وقد كان دور قناة السويس فى الحرب العالمية الثانية خيراً .. فما أن أعلنت الحرب فى سبتمبر سنة ١٩٣٩ حتى قامت الحكومة المصرية بناء على مالها من حق الدفاع عن القناة ــ وهو حق تقـــره الاتفاقية ــ بحراسة شواطئها وتأمين الملاحة فيها ، وبما يستدعيه ذلك من اقامة التحصينات المؤقتة وقواعد للمدفعية المضادة للطائرات واشتركت بريطانيا فى هذا التدبير بتقديم الاسلحة والمدافع اللازمة

وجدير بالذكر أنه فى سنوات الحرب كانت مصر من أولهـــا الى آخرها محتلة بقوات بريطانيا وحلفائها ووضعت ســـكك حديدها وطرق مواصلاتها وقواتها واليد العاملة من أبنائهـــا تحت تصرف القوات البريطانية وتوسعت انجلترا فى الاستفادة بنصوص معاهدة ١٩٣٦ فى العمل على حماية القناة باعتبارها منطقة استراتيجيـــة هامـــة .

وبذلك صارت منطقة القناة هدفا حربيا من الدرجة الاولى وزاد

من أهميتها استسلام فرنسا سنة ١٩٤٥ وانضمام ايطاليا الى الالمان .

ولم يغفل المحور بطبيعة الحال عن أهمية قنـــاة الســـويس وخطورتها فوجه اليها عدة هجمات جوية وسدد لها ضربات بسبب سيطرة الانجليز وحلفائهم على القناة ومداخلها سيطرة تامة كانت كفيلة بعزل قوات ايطاليا فى الحبشة علاوة على آساءة مركزالمحور فى الصحراء الغربية وقد اشتدت هجمات الطائرات على القناة فى المدة من يناير سنة ١٩٤١ الى يولية سنة ١٩٤٢ .

وبلغ عدد الغارات الجوية عليها أربعا وستين غارة وأصيبت القناة بالالغام التى بثتها الغواصات الالمانية سبع عشرة مرة وتعرضت القناة والبلاد الواقعة عليها لاصابات بألغام الطائرات الالمانيه .

وقد تحكمت انجلترا فى قناة السويس وتصرفت فيهـــا هى وحلفاؤها تصرف المالك فيما يمتلك وكانت لها مواقف شاذة قاسية مع الدول المحايدة . ولو احترمت أحكام القانون الدولى ونفـــذت مبدأ حرية الملاحة التى نصت عليه معـــاهدة القسطنطينيـــة فى ٢٩/١٠/١٨٨٨ لوجب ترك القناة مفتوحة لسفن الطرفينالمتحاربين التجارية والحربية على السواء بغير تمييز ولكن انجلتـــرا التى تتشدق الآن بحرية الملاحة عطلت أحكام تلك المعاهدة ولم تحفل بقواعد القانون الدولى العام وقد آستندت فى ادعائها الى أن مصر مالكة القناة ولمصر حق الدفاع الشرعى ولها بمقتضى معاهدة١٨٨٨ أن تتخذ الاجراءات الكفيلة بحماية أمنها فى الداخل والخارج متى كانت مهددة وان اقتضى الحال أن تقيد حرية الملاحة فى القناة - هذا هو موقف انجلترا تجاه الدول المحايدة والمحاربة على السواء فأين موقفها اليوم ازاء تلك الدولة المعتدية على أرض الوطنالعربى والتى تحتل جزءا من صميم الوطن العربى والتى شردت الآلاف من المواطنين العرب والتى اشتركت مع الدول الاستعمارية فى الاعتداء علينا نحن أبناء الوطن العربى فى كل مكان

لو اننا عقدنا مقارنة بسيطة بالنسبة لموقف انجلترا ابان الحرب العالمية الثانية وموقفها اليوم عام ١٩٥٩ لوجدناها تشد أزرعصابة

باغية تريد السيطرة على بلادنا ولرأينا أن الاستعمار دائما يتربص بنا الدوائر ولكن زعيمنا جمال عبد الناصر يفضح دائما أكاذيب الاستعمار ويقف لهم بالمرصاد

وكان لشركة قناة السويس المنحلة موقف عجيب أثنـــاء الحرب العالمية الثانية اذ انضمت لقوات الحلفـــاء وحاربت محاربه فعليـــة ولعلها فعلت ذلك باسم الحكومة المصرية حيث ان الشركة من الناحية القانونية مصرية ولكنها لم تنتظر أى تعليمات من الحكومة المصرية بل جعلت نفسها فرعا من فروع الامبرالية البريطانيـة وركنا من أركان المخابرات الانجليزية ، وبعد سقوط فرنســـا عام ١٩٤٠ سلمت الشركة نفسها كلية لبريطانيا مع انه كان الواجب قانونا أن تسلم نفسها وترجع فى ادارتها الى مصر صاحبة القناة .

وقد صار الموقف بالنسبة للحلفاء فى الشرق حرجا للغاية سنة ١٩٤٢ بعد أن نال روميل نصره الباهر وأسر ٥٠ ألف جنـــدى ودمر حوالى ألف مركب ووصـــل الى العلمين على بعـــد ٥٠ ك من الاسكندرية فى مواجهة أعدائه البريطانيين المرابطين عند منخفض القطارة ، وعندما حاول استئناف هجومه صادف مقاومة منظمة من عدوه الذى انقلب من الدفاع الى الهجوم . واضطر روميـــل الى الانسحاب الى تونس حيث وصلها فى ابريل ١٩٤٣ وبذلك ارتد الخطر عن قناة السويس ، فما هو الموقف اليوم ؟ نجد سفير تلك الدولة المزعومة في لندن يقول فى يوم ٢٤ ســبتمبر ١٩٥٩ فى اجتماع له بالغرفة التجارية البريطانية الاسرائيلية قائلا : « انه ليسرنى أن أقول اننا نحظى بتأييد الدول البحرية الكبرى وهى بريطانيا والولايات المتحدة وفرنسا وكذلك الكثير من الدول الاخرى التى تهتم كل الاهتمام بالابقاء على الصفة الدولية للقناة » .

هذا الكلام الذي لا يعبر عن حقيقة الحال بالنسبة للقناة حيـــث انها ليست دولية ولكنها ملك لمصر وجزء لا يتجزأ من أرض مصر كما نصت بذلك المعاهدات والمواثيق الدولية .

مشكلة فلسطين :

ان مأساة فلسطين دليل قاطع على فوضى العلاقات الســـياسية

الدولية وضعف الخلق الدولى وتمادى الدول الكبرى فى الاستهانة بحقوق الشعوب الصغيرة وتدهور القانون الدولى العام . فلقد كانت قضية فلسطين منذ بدايتها قضية اعتداء قاس على الشعوب العربية المسالمة فى الشرق الاوسط وخاصة أهل هذه البلاد بالذات .

وأراد الاستعمار باشعال نيران الفتن فى فلسطين وبدسائسه للعرب وللصهيونيين أن يضع شوكة فى جنب بلدان الشرق الاوسط التى بدأت تنهض من كبوتها وتستيقظ من رقادها . وهكذا أرادت بريطانيا أن توهن قوى العرب وتفرق وحدتهم وأن تتخلص فى الوقت نفسه من الوباء الصهيونى فى بلادها فرمتنا بهؤلاء الآلاف من المشردين والأفاقين ومصاصى الدماء وتجار الاعراض وقالت لهم اتخذوا لكم وطنا قوميا باسم اسرائيل وهكذا تجمعت حثالات الشعوب فى هذه الارض المقدسة لتتخذوطنا قوميا وتنشىء دولة وأمدها الاستعمار بكل ما يقدر عليه من أسباب العون المادى والمعنوى لتفريق وحدة العرب الجغرافية القومية .

فخرج لنا مشروع خطير وهو تعهد الحكومة البريطانية سنة ١٩١٧ بأنها بحكم وصايتها المستقبلة على فلسطين بعد كسب الحرب سوف تنظمها سياسيا واداريا واقتصاديا بما يضمن انشاء وطن قومى لليهود ، وفى نفس الوقت ستحافظ على الحقوق المدنية والدينية لأهل هذه البلاد الاصليين .

وهكذا بذرت انجلترا فى وعد بلفور الفتنة والدسائس فى فلسطين وثار العرب ضد تلك السياسة الاستعمارية التى قام بها الاستعماريون الانجليز وبذلك يتضح لنا كيف أن الدول الغربية الكبرى وعلى رأسها انجلترا قد تآمرت على فلسطين العربية حتى ملكت الصهيونية ما يقرب من ثلاثة أرباع مساحتها لتكون نقطة ارتكاز ووثوب للمصالح الاقتصادية وشوكة فى قلب البلادالعربية لتحول دون اتحاد تلك البلاد اتحادا وثيقا . ولم تكتف دول الاستعمار بالعمل على تمزيق شمل الدول العربية جغرافيا باقامة تلك الدولة التعصبية التى اغتصبت قلب أرض العرب بعد أن شردت ما يزيد على تسعة ملايين عربى ، بل راحت تقدم لتلك

الدولة كافة المساعدات المالية الضخمة والضغط على العرب للصلح مع اسرائيل ٠

وقد جاء من الامم المتحدة فى ٢٤ - ى ٠ ب ٠ أ - أن جولدا ماير وزيرة خارجية اسرائيل ألقت خطابا فى الجمعية العامة محذرة ان موقف الدول العربية - التى تقودها الجمهورية العربية المتحدة قد اتخذ شكلا جديدا خطيرا ٠ واستطردت قائلة : « ان عدم تنفيذ مبدأ حرية الملاحة فى القناة يشكل تهديدا لأى دولة أخرى لان الجمهورية العربية المتحدة قد تستخدم القناة كوسيلة للضغط السياسى على أى دولة تختلف معها فى المستقبل والحقيقة التى لا جدال فيها أننا فى حالة حرب مع تلك الدولة وان حالة الحرب هذه القائمة تحتم علينا أن نحافظ على سلامتنا وأمننا تجاه تلك الدولة المعتدية وبالرجوع الى نصوص المعاهدات والاتفاقيات التى تنظم الملاحة والمرور فى قناة السويس نجد ان مصر دائما لها الحق فى تنظيم المرور وقت السلم والحرب بما يحقق سلامتها وأمنها ٠ ان الجمهورية العربية المتحدة حينما وقفت تدافع عن حقها المشروع فى منع السفن الاسرائيلية من المرور فى قناة السويس انما تستعمل حقها القانونى ازاء تلك الدولة المزعومة ٠ وقد أوضح ذلك السيد الرئيس جمال عبد الناصر بكل قوة ووضوح فى مختلف المناسبات مبينا اننا على تمام الاستعداد لملاقاة اسرائيل فى الميدان

وجدير بالذكر ان الحكومة المصرية قد قامت فى ١٥ أكتوبر ١٩٥١ بالغاء معاهدة التحالف المنعقدة فى أغسطس سنة ١٩٣٦ ، وقبل أن نسترسل فى التسلسل التاريخى لمشكلة القناة يجب علينا أن نضع نصب أعيننا انه فى ١٤ مايو ١٩٤٨ أعلن بن جوريون الوزير الاول للحكومة المؤقته اليهودية انشاء دولة اسرائيل عقب انتهاء الانتداب البريطانى على فلسطين بقوله : « نحن أعضاء المجلس الوطنى الممثلون للشعب اليهودى فى فلسطين والحركة الصهيونية الدولية نجتمع اليوم فى تاريخ انتهاء الانتداب البريطانى لنعلن قيام الدولة اليهودية فى فلسطين تحت اسم اسرائيل بناء على الحقوق الطبيعية والتاريخية للشعب اليهودى » ٠

وقررت الدول العربية أن تقاوم هذا الاعتداء اليهودى على

فلسطين . وكان من اجراءات هذه المقاومة أن أصدرت مصر فى ١٥ مايو ١٩٤٨ أمرا عسكريا بانشاء نظام تفتيش البواخر بموانىء الاسكندرية وبور سعيد والسويس . ثم أصدرت الامر العسكرى رقم ١٣ الذى يخول مندوب مصلحة الجمارك حق تفتيش السفن للتثبت من انها لا تحمل مواد غذائية أو بضائع مرسلة مباشرة أو بطريق غير مباشر الى هيئات أو أفراد مقيمين فى فلسطين ، كما يقرر حق مصر فى مصادرة هذه البضائع .

وفي ٢٨ يونيه ١٩٤٨ صدر اعلان عسكرى يؤكد أن السلطات المصرية لن تتعرض للاسلحة والسلع المصدرة على بواخر تابعة لدولة محايدة والمرسلة الى أى بلد غير الاراضى الفلسطينية .

ثم تتابعت التشريعات المنظمة لتفتيش السفن وضبط ومصادرة البضائع المرسلة الى الاعداء . وقد حاولت الدول الاستعمارية منذ اللحظة الاولى أن تضع مصر أمام الامر الواقع وأن ترهبنا فنجد تلك الدولة الاستعمارية الشمطاء التى ثبتت أقدام الصهيونية فى فلسطين والتى سلمت لهؤلاء الاوغاد أرض فلسطين الحبيبة ليقيموا عليها عصابة باغية معتدية للقضاء على العرب والقومية العربية ، وقد احتجت انجلترا على هذه التشريعات بحجه أن الحالة بين مصر واسرائيل ليست حربا بالمعنى القانونى اذ أن مصر لا تعترف باسرائيل كدولة ولا كحكومة محاربة . هذا هو قول انجلترا ونحن نؤكد اننا لم نعترف بهذه الدولة التى احتلت جزءا فى قلب الوطن العربى دون مراعاة لاحكام القانون الدولى العام ودون احترام لميثاق الامم المتحدة ونحن نعتبر أنفسنا بصفتنا جزءا من الوطن العربى في حالة حرب منذ اعتداء العصابات الصهيونية على أرض فلسطين واحتلال جزء منها ، وأن عناصر حالة الحرب واقعة وذلك يكفى لأن تباشر الجمهورية العربية المتحدة حقها كدولة محاربة فى تفتيش السفن ومصادرة المهربات ومنع سفن الاعداء من المرور فى قناة السويس التى هى جزء لا يتجزأ من أرض الاقليم المصرى فى الجمهورية العربية المتحدة

وقد دافعت الدول الاستعمارية عن حق ربيبتها اسرائيل فى المرور عبر قناة السويس بحجة ان موقف الاقليم الجنوبى يخالف

التزاماتها الناشئة عن اتفاق الهدنة المبرم فى رودس بينها وبين اسرائيل فى ٢٤ فبراير ١٩٤٩ ونحن نرد قائلين انه لا الاتفاق ولا القواعد العامة للقانون الدولى تتضمن نصا على سلب هذا الحق من الجمهورية العربية المتحدة فى منع مرور سفن الاعداء ومباشرة حقها فى التفتيش ..

ومن المزاعم التى يتشدق بها الاستعمار وأذنابه هو الاحتجاج المبنى على مخالفة نصوص اتفاقية ١٨٨٨ وكما سبق أن بينت لكم أن اتفاقية ١٨٨٨ تكفل لمصر حقها فى الدفاع عن نفسها . ومما يسترعى الانتباه أن الاتفاقية تتحدث عن الدول المعترف بها ونحن هنا أمام عصابة من الصهيونيين احتلت جزءا من أرض فلسطين ولم يعترف العرب أجمع والجمهورية العربية خاصة بهذا الاعتداء المسلح القائم على الغدر والخيانة . ومن قبيل القياس لا نعترف مطلقا لها بحق المرور عبر قناة السويس وقد أعلن ذلك زعيمنا جمال مراراً وتكرارا فى كل مناسبة وقال اننا سندافع عن حقنا ضد أى اعتداء .

ومن خلال معاهدة ١٨٨٨ التى يتشدق الاستعمار بها نجد ان المادة العاشرة من الاتفاقية تسمح لمصر بالخروج عن أحكام المادة الرابعة عند لزوم ذلك لتأمينها من أى اعتداء ومن ثم فهى تسمح لها باستخدام كافة حقوق الحرب ومنها الحصر داخل القناة وموانى مدخلها لمسافة الثلاثة الاميال التقليدية وذلك باعتبار أن فرض الحصار يدخل فى عموم حقوق الحرب

وجدير بالذكر أنه كان من المسلم به أثناء الاعمال التحضيرية للاتفاق ان مصر مطلقة الحق فى اتخاذ كل الوسائل الضرورية للدفاع عن اقليمها وفى كل مناسبة أكد مندوبو الدول المختلفة مثل روسيا وانجلترا فى عبارات واضحة أنه يجب ألا تنتهى نصوص الاتفاقية الى حرمان الدولة صاحبة القناة من الدفاع عن نفسها والقياس على الاجراءات التى اتخذها الحلفاء فى الحربين العالميتين الاخيرتين ونضرب لها مثلا باعلان ٥ أغسطس ١٩١٤ الذى قضى باخلاء منطقة القناة من كل سفينة معادية وما استتبع ذلك

من تفتيش وضبط السفن وبذلك نضرب مثلا ما حدث خلال الحرب العالمية الثانية حرصا على المصالح البريطانية وحلفائها من تفتيش دقيق ومنع مرور سفن المحور ٠٠ كل هذه الادلة والامثلة توضح مدى حقنا المشروع فى منع سفن الاعداء من المرور عبر القناة ٠٠

ونذكر أن مجلس الأمن كان قد أصدر قرارا فى أول سبتمبر سنة ١٩٥١ بدعوة مصر الى رفع القيود المفروضة على مرور السفن بالقناة بناء على شكوى **تقدمت بها اسرائيل ضد مصر** ورغم تمسك مصر بكامل حقها فقد صدر القرار السالف الذكر لاعتبـــارات سياسية دون النظر الى الاعتبارات القانونية مما اضطر مصر الى عدم تطبيقه ، وقد عادت اسرائيل الى التقدم بشكوى مرة أخرى الى مجلس الأمن سنة ١٩٥٤ بشأن التدابير التى تتخذها مصر للاشراف على الملاحة فى القناة وفى مياهها الاقليمية بخليج العقبـــة ٠ وقد ذهبت تلك الدولة في شرح شكواها الى انه « ليس لمصر حق تفتيش السفن التى تجتاز القناة لأن القناة تمر قرابة حدود الاراضى المصرية صدفة » !٠٠ هل سمعتم أو قرأتم أكثر من ذلك مغــالطة وكذبا وادعاء وتحديا للمواثيق والاتفاقات الدولية ٠٠

وقد رد مندوب مصر بأن الدولة المصرية التى هى جزء من الوطن العربى لن تسمح بمرور السفن التى تحمل عتادا الى دولة تهدد بتوسيع حدودها على حساب الدول العربية واســـتند فى تبرير ذلك الى نصوص اتفاقية ١٨٨٨ وأشار الى ضرورة هــذه الاجراءات لحماية أمن مصر القومى ٠ وقد أثبت ذلك الاستاذ عبد الحميـــد غالب مندوب مصر فى مجلس الامن فى خطابه فى ١٥ فبراير ١٩٥٤ اذ قال : « أن مصر تبذل جهودا فى سبيل صيانة حرية المــلاحة بالقناة حتى انه منذ أكتوبر ١٩٥١ مرت ٢٧٦ سفينة بخليج العقبة ولم تتخذ تدابير التفتيش الا بالنسبة لثلاث سفن فقط منها ٠ وقد نشرت جريدة مانشستر جارديان بعدد ١٩٥٤/٢/١٥ مقالا للمحامى الدولى جنيتجز ، قال فيه : « ان الهـــدنة لا تنهى حالة الحرب »

وفى ١٤ أكتوبر ١٩٥٤ اجتمع مجلس الأمن للنظر في شكوى اسرائيل من اعتقال السلطات المصرية للسفينة الاسرائيلية « بات

حليم » التى اقتحمت المياه المصرية فى قناة السويس وقد أدرجت شكوى اسرائيل فى جدول أعمال المجلس كجـــزء من شكواها الاصلية التى قدمتها عام ١٩٥١ احتجاجا على الحصار المفروض على السفن المارة بالقناة فى طريقها الى اسرائيل ، اذ أن هذه الشكوى الاصلية ما زالت قائمة أمام المجلس الذى لم يبت فيها بعد قرار مدعم بأسانيد قانونية صحيحة • ورد مندوب لبنان ومندوب مصر بأن الحادث وقع فى المياه الاقليمية المصرية من ســـفينة أطلقت نيرانها على سفن الصيد المصرية

قناة السويس واتفاقية الجلاء ١٩٥٤ :

كان لا بد للتعفن فى نظام الدولة من نهاية ، فقد بينــــا فى الصفحات السابقة كيف كان الاستعمار دائما لنا بالمرصاد وكيف كانت القناة نكبة على مصر حيث أن الاستعمار وضع نصب عينـه منذ أول وهلة أن يكون ذلك الشريان الحيوى تحت أمــره وفى متناول يده وقد وجد الاستعمار من الاعوان والعمـــلاء فى السراى وفى الاحزاب لقمة سائغة مسممة ضد الشعب العـربى فى كل مكان وليس فى مصر ، ولكن كل شبر من أرجاء الوطن العربى هنا فى القاهرة وهناك فى الاردن وليبيا والسودان والعراق الشقيق الذى ما زال يعانى من العملاء الكثير ، وفلسطين الحبيبـــة التى احتلتها تلك العصابة وأدعت أنها دولةوكيف كشفت مأساة فلسطين النقاب عن مدى تآمر الاستعمارية لعالمية فى الخارج مع العمـلاء فى الداخل على دحر قوى القومية العربية النامية المتطلعة للحرية والقضاء على وحدة العرب من الخليج الى المحيط ، وهنـــا قامت ثورة جيش الشعب الباسل فى ٢٣ يوليو ١٩٥٢ وأطاحت بفاروق آخر أوتاد الاستعمار وأثام بيت محمد على الاجنبى عن البلاد •

وهكذا كانت صبيحة يوم ٢٣ يوليو ١٩٥٢ يوما من أعظم الآيام فى تاريخ مصر الطويل قامت ثورة جيش الشـــعب التى لم تكن وليدة حادث واحد ولا بنت شهر أو أشهر أو ســـنين وانما هى حركة انبعثت من قلب أمة كواها الاستعمار وشواها بيد الاقطاع والملكية معا وهما الدعامتان اللتان كان يرتكز عليهما الاحتلال •

وكذلك ولدت الحركة التى جاءت بآمال واسعة مع كارثة فلسطين فقد تألفت جماعة سرية من الضباط البواسل باسم « الضباط الاحرار » فى وقت كان يسيطر الملك السابق سيطرة تامة على الجيش بوساطة عناصر السوء من أعوانه وزبانيته ، فالى جانب خيانات فلسطين كان على المصريين سوط عذاب فكان يسرق وينهب ويرتشى فى وضح النهار ، وانتهك كل حرمة وداس كل شريعة وأفرط فى التبذل والاستهتار والسطو على الاعراض وعبث بالحياة النيابية وسلم البلاد ومرافقها الى الاستعمار والعملاء .. ولقد كان يوم ٢٦ يوليو يوم الخلاص والنجاة من براثن الظلم والفساد والاستعمار والاقطاع وتسلمت حركة التحرير بلدا منهارا محطما فنفخت فيه من روحها القومية ونحن نرى الآن الامة العربية جميعا تقف موقفا رائعا فى الميدان الدولى وأصبح للجمهورية العربية المتحدة خاصة صوت قوى فى حل المشاكل السياسية العالميه .. وصفوة القول أن العالم العربى الآن بكل قوة واعزاز بعد زوال الاحتلال البغيض الذى لم يكن الا من أجل قناة السويس وكما سبق أن ذكرت أن قناة السويس كانت نكبة على مصر والعرب حيث أن الاستعمار كان دائما يعمل لكى تكون فى قبضة يده بواسطة العملاء فى الداخل ولكن شباب مصر الاحرار الذين أطاحوا بالفساد أطاحوا كذلك بالاستعمار فى اتفاق ١٩ أكتوبر ١٩٥٤ الذى كان حلقة من حلقات التحرير التى بدأت فى ٢٣ يوليو حيث وقع رئيس وزراء جمهورية مصر وزملاؤه أعضاء الجانب المصرى ووزير الدولة بوزارة الخارجية البريطانية وزملاؤه أعضاء الجانب البريطانى اتفاقا بشأن منطقة قاعدة قناة السويس الغرض منه اقامة العلاقات المصرية الانجليزية على أساس جديد من التفاهم المتبادل والصداقة الوطيدة . وتنص المادة الثامنة على ما يلى « تقرر الحكومتان المتعاقدتان أن قناة السويس البحرية التى هى جزء لا يتجزأ من مصر طريق مائى له أهميته الدولية من النواحى الاقتصادية والتجارية والاستراتيجية وتعربان عن تصميمهما على احترام الاتفاقية التى تكفل حرية الملاحة فى القناة الموقع عليها فى القسطنطينية فى التاسع والعشرين من أكتوبر ١٨٨٨ » .

هذا هو النص الحرفى للمادة الثامنة من اتفاق ١٩ أكتوبر سنة ١٩٥٤ وقد كانت انجلترا أول دولة استعمارية حاولت عدم احترام تلك الاتفاقية ففى يوم ١٣ يونية ١٩٥٦ غادر بورسعيد آخرجندى بريطانى وتم الجلاء قبل خمسة أيام من التاريخ المحدد بموجب اتفاقية أكتوبر ١٩٥٤ وصارت مصر دولة حرة مستقلة بفضل أبنائها الاحرار • وبدأت مصر عهدا جديدا يؤمن بالصناعة لبناء دولة قوية فبكرت حكومة الثورة فى القيام بمشروع السد العالى فبحثت عن مصدر يمول لها هذا المشروع فلم تجد أمامها سوى البنك الدولى للانشاء والتعمير التى هى عضوة فيه وقد اتصلت حكومة الثورة بالمسئولين فى البنك الدولى وطلبت المساهمة فى تمويل المشروع ولكن البنك حاول أن يوهم مصر أن هناك عقبات يجب على مصر أن تذللها قبل أن يقدم لها المعونة وكان هذا الرد دليلا قاطعا على عدم وجود نية لمنح مصر أى مساعدة مالية ومحاولة ابقاء مصر فى سلسلة الدول المتخلفة اقتصاديا والعمل على الوقوف حجر عثرة فى وجه كل تقدم تحاوله •ولعل السبب فى ذلك يرجع الى أن الدول المسيطرة على هذا البنك لها مصالح حيوية فى منطقة الشرق الاوسط فاذ قويت مصروزاد دخلها فانها ستقف فى وجه الاستعمار • لذلك قررت حكومة الثورة الاعتماد على نفسها وعلى الشركات الصناعية فى القيام بمشروع السد العالى •

تأميم قناة السويس :

سأحاول أولا شرح معنى التأميم :

التأميم هو تحويل ملكية خاصة الى ملكية عامة واسناد ادارة المشروع المؤمم الى هيئة عامة قد تكون السلطة المركزية أو السلطات المحلية والتأميم مشكلة تتنازعها مذاهب اقتصادية ثلاثة :

١ ـ المذهب الحر يقول لا تأميم

٢ ـ المذهب الاشتراكى يقول تأميم شامل

٣ ـ مذاهب التدخل تقف فى منتصف الطريق لتقول انه ليس

ما يمنع من أن يقوم نشاط الدولة بجانب نشاط الافراد .

والتأميم فى نظر أنصاره وسيلة لغاية مزدوجة هى المبادىء الاشتراكية وسيطرة الدولة على توجيه النشاط الاقتصادى .

فالتأميم يحقق قدرا أوفرمن الكفاية كما يساعد على تحقيق مبادىء الاشتراكية بالوسائل الديموقراطية . ومعنى هذا التمهيد لاعادة تشكيل الجهاز الاقتصادى على صورة أجمل وأقدر على توفير الرفاهية للمجتمع واطلاق طاقته الانتاجية من عقالها .

ومنذ سنة ١٩٤٥ شهدت أوروبا موجة شديدة ترمى الى التوسع فى تطبيق سياسة التأميم وقد أمم حزب العمال فى انجلترا عام ١٩٤٥ انتاج الفحم والمواصلات الحديدية والجوية والبرية ووسائل الاتصال التليفونية واللاسلكية وبنك انجلترا وتسويق القطن الخام . وسرت عدوى التأميم الى بلاد كثيرة خارج أوروبا فقد أدى تطور الصناعة فى انجلترا وتعقد مشاكلها الاجتماعية والاقتصادية الى البحث عن وسيلة ديمقراطية لتحقيق مبادىء الاشتراكية من عدالة التوزيع وحماية المستهلك من الاحتكار وتوفير أكبر قدر من الرفاهية للطبقات العاملة . ومن هنا برزت فكرة التوجيه الاقتصادى للقضاء على البطالة وتنظيم الصناعات تنظيما علميا واعادة توزيع القوة البشرية مع التوسع فى استيراد وتصدير المنتجات والصناعات وفى فرنسا فقد اتسع نطاق التأميم بعد الحرب العالمية الثانية حتى شمل كل مناجم الفحم والبنك المركزى وبنوك الايداع الرئيسية ومصانع السيارات وبعض دور الصحف التى ظلت تصدر أثناء الاحتلال الالمانى .

وفى يوم ٢٦ يوليو ١٩٥٦ أعلن السيد الرئيس جمال عبدالناصر رئيس الجمهورية تأميم شركة قناة السويس وأعلن نية الحكومة المصرية نحو تعويض المساهمين وحملة حصص التأسيس عما يملكون بقيمة أسهمهم مقدرة بسعر الاقفال السابق على تاريخ العمل بهذا القانون ببورصة الاوراق المالية بباريس كما أعلن سيادته ان تكون ادارة القناة تحت اشراف هيئة مستقلة . وهكذا عادت قناة السويس

لمصر بفضل ابنها البار جمال عبد الناصر الذى حقق حلم الملايين فى سيطرة مصر على قناتها وطرد أعوان الاستعمار حيث كانت شركة القناة دولة داخل الدولة بل وكانت تتحدى أوامر الدولة بسلطانها وقوتها .

وهاجت الدول الاستعمارية وماجت لان مصر استعملت حقها المشروع فى التأميم وقد أعلن جمال عبدالناصر مرارا ان مصرتلتزم باتفاقية القسطنطينية المعقودة فى ٢٩ أكتوبر سنة ١٨٨٨ . وكما سبق ان ذكرت ان تأميمنا قناة السويس أوجد حالة من الفزع فى كل من بريطانيا وفرنسا فرأينا فرنسا تحرك اسطولها فى طولون وكذلك بريطانيا حركت أسطولها ثم جمدت أرصدتنا . هذا الفزع والهلع الذى انتاب الدول الاستعمارية جعل هذه الدول تتخبط يمنه ويسرة فاذا بها تهذى بأقوال لا يتفوه بها الا كل معتوه مثل تحويل مجرى النيل حتى لاتصل مياهه آلى مصر ومقاطعة قناة السويس والمقاطعة الاقتصادية وحفر قناة فى اسرائيل .. ألخ من الخرافات التى تشدق بها ذئاب آلاستعمار .

وتواطأت بريطانيا وفرنسا واسرائيل على ارتكاب ذلك الجرم البالغ منتهى الدناءة والاثم ولسنا بحاجة لشرح قصة الاعتداء الثلاثى الغاشم آلذى حدث فى ٢٩ أكتوبر سنة ١٩٥٦ وقد دبر المتآمرون أمرهم واحكموا تدبيره واختاروا للعدوان الموعد الذى حسبوه شديد الملاءمة اذ كانت أمريكا منهمكة فى انتخابات الرياسة ولا تجرؤ على عمل شىء ضد اسرائيل فتخاطر بأصوات اليهود .. ولا شك أن العدوان الثلاثى المسلح على مصر نقض لاتفاقية ١٩٥٤ وخرق لكل نصوصها وأحكامها . وحينما أعلنت الحكومة المصرية آنهاء اتفاقية سنة ١٩٥٤ خطت خطوة جديدة فى سبيل تأكيد سيادتنا وتدعيم استقلالنا وكان هذا الاجراء خطوة هامة لها مدلولها السياسى العميق وخطوة وثيقة الصلة بالاتجاه الوطنى الاستقلالى الذى تنتهجه بلادنا .. حكومة وشعبا .. وكان بانهاء الاتفاقية اجراء قانونيا تكميليا لاستقلال حقيقى تحقق بالفعل بعد جلاء الجيوش البريطانية وهزيمة الاستعمار فى محاولة اعادة احتلال مراكزه وبالتالى كان الاجراء القانونى تأكيدا للاستقلال الفعلى وتعبيرا عن آختفاء أخر آثر من أثار تبعية بلادنا للاستعمار

البريطانى .. بل فضلا عن ذلك فقد جاء هذا الاجراء ليؤكد ان التغير السابق لا بد أن يستتبعه تغير فى طبيعة العلاقة القانونية . وهكذا كان عدوان انجلترا والانذار الذى وجهته الى مصر فى ٣٠ أكتوبر ١٩٥٤ وهذه الاعتداءات الاجـرامية من جانب تلك الدولة الاستعمارية ليست سوى أعمال حربية موجهة ضد الشعب العربى فى الاقليم المصرى . وصفوة القول ان الدول المتآمرة كانت ترمى الى اذلال مصر واستعبادها بحيث تخضـــع لهم خضــــوعا تاما وبخضوعها يتقلص ظل الحرية والاستقلال عن جميع بلاد العالم العربى مشرقه ومغربه ..

واليوم تتشدق تلك الدولة المزعومة التى احتلت جزءا من فلسطين ومن ورائها الدول الاستعمارية العتيقة بحرية الملاحة بل تقف انجلترا لكى تتحدث عن حرية الملاحة .. والغريب حقا أن نجـد انجلترا تدافع عن حيدة القناة وسلامة الملاحة فيها ، وهى الدولة الاولى فى العالم التى لم تحترم الالتزامات التى وقعتها مع الدول بمعاهـدة الاستانة . ذلك ان معاهدة الاستانة قررت حرية الملاحة لجميـــع السفن سواء زمن السلم أو فى زمن الحرب وقد راعت مصر هذا المبدأ فى الحرب الروسية اليابانية ١٩٠٤ ـ ١٩٠٥ كما راعته فى الحروب بين تركيا وايطاليا ١٩١١ وقامت الحكومة المصرية بنزع سلاح خمس سفن حربيه تركية لم تغادر ميناء بور سعيد بعد الاربع والعشرين ساعة المقررة فى المعاهدة .

على ان انجلترا لم تحترم حيدة القناة فى الحـرب العالمية الاولى (١٩١٤ ـ ١٩١٨) اذ بادرت باعلان حمايتها على مصر واقفلت القناة . وعللت انجلترا مخالفتها هذه بأن القناة تعتبر طـــريق مواصلات بحرى للحلفاء . وهذا تعليل لا قيمة له من الناحيـة القانونية .. فمن المعتدى على حرية الملاحة المقررة فى معـــاهدة الاستانة .. مصر أم انجلترا .. ولو رجعنا الى الصفحات السابقة لوجدنا أن انجلترا كانت دائما تخرق شروط المعاهدة ففى ٢٨ فبراير ١٩٢٢ اعترفت انجلترا باستقلال مصر وسيادتها ولكنها احتفظت لنفسها بضمان مواصلات الامبراطورية فى مصر وأبلغت ذلك الى الدول . أى أنها أدعت لنفسها حقا جديدا يتعـارض مع استقلال

مصر أولا ويتعارض مع أحكام معاهدة الاستانة ثانيا • ثم جاءت معاهدة ١٩٣٦ فاعترفت انجلترا بانتهاء احتـــلالها لمصر ولكنها اشترطت اشتراكها مع مصر فى الدفاع عن القناة حتى يستكمل الجيش استعداده ومرة ثالثة تخرق انجلترا معاهدة الاستانة •

وحدث عندما غزت ايطاليا الحبشة عام ١٩٣٥ أن حاولت انجلترا عرقلة مرور السفن الحربية بقناة السويس فتوترت العلاقة بين الدولتين وتمسكت ايطاليا بمبدأ حرية الملاحة طبقا لمعاهدةالاستانة •• ومرة رابعة خالفت انجلترا شروط معاهدة الاستانة •

واضطرت انجلترا الى تعديل موقفها ووقعت مع ايطاليا اتفـــاقا أقرت فيه انجلترا احترامها لمعاهدة الاستانة بلا قيد ولا شرط • وفيما يلى نص المادة ٩ ملحق ٨ من هذا الاتفاق « انحكومة المملكة المتحدة وحكومة ايطاليا تؤكدان من جديد - بمقتضى هذا عزمهما على مداومة احترامهما والتزامهما بنصوص الاتفـــاقية الموقع عليها فى الاستانة فى ٢٩ أكتوبر سنة ١٨٨٨ التى تضمنفى كل الاوقات ولكل الدول حرية استعمال قناة السويس •• ومرةخامسةخالفت انجلترا شروط معاهدة الاستانة •

وكذلك اشترطت انجلترا فى معاهداتها مع مصر عام ١٩٣٦ أن يبنى لها قاعدة حربية على ضفة القناة للدفاع عنها • ومرة سادسة خالفت انجلترا شروط معاهدة القسطينطنية • ثم قامت انجلترا بتثبيت اقدام اليهود فى فلسطين لكى يكونوا رأس حربة ضـــد القومية العربية ولكى تكون قريبة من قناة السويس • ومرةسابعة خالفت انجلترا معاهدة الاستانة •

وأخيرا وليس أخرا كان الاعتداء الثلاثى الغاشم على أرض الوطن الحبيب دليلا قاطعا على أن انجلترا وحلفاءها الاستعماريين لا يؤمنون باحترام المواثيق والمعاهدات وليس لهم عهد ولا شرف •

ان حرية الملاحة مكفولة فى القناة منذ أن افتتح العمل فيها فى أبريل ١٨٦٦ وظلت الملاحة تسير بحرية تامة تحت اشراف دولتنا وحمايتها ولم تتعطل الملاحة اطـلاقا ولم تطلب الى أية دولة ايجـاد

لجنة دولية للاشراف على حرية الملاحة . ولكن الحال تبدل اليوم اذ نجد أن هناك حفنة من قطاع الطرق تساندها دولة موتورة طردناها من أرضنا وأخرى سنطردها من كل شبر عربى خاصة الجزائر .. نعم نجد أمامنا الاستعمار يحاول أن يرغمنا على ان ألا نحترم المعاهدات ونخرق القانون لكى تمر تلك الدولة المزعومة .

حركة الملاحة فى القناة فى أوائل ١٩٥٨ :

واننى اذ أقدم هذه الاعداد لتتحدث عن نفسها تتحدث عن حركة الملاحه بعد أن تسلمتها أيد عربية أمينة تؤمن بالعروبة . بلغ عدد السفن التى عبرت القناة خلال شهر يناير ١٤٤١/١٩٥٨ سفينة مجموع حمولتها الصافية ١٢٣٧٣٢٥٨ طنا مقابل ١٣٣١ سفينة حمولتها الصافية ١٠٥٥٠٨٦٤ فى يناير ١٩٥٦ .

وكان لحركة السفن العابرة من الجنوب الى الشمال النصيب الاكبر فى الزيادة العددية للسفن اذ عبرها خلال يناير ١٩٥٨ ٧٤٨ مقابل ٣٥٣ فى يناير ١٩٥٦ أما السفن المتجهة جنوبا فقد زادت من ٦٧٨ فى يناير ٥٦ الى ٦٩٣ فى يناير ٥٨ . وقد عبرت القناة خلال شهر يناير ١٧٨١/١٩٥٨ ناقلة مقابل ٧٠٦ فى يناير ١٩٥٦ .

وقد سجلت كميات البضائع التى عبرت القناة خلال شهر يناير ١٩٥٨ زيادة قدرها ١٤٠٧٠٠ طن بنسبة ١٤ر٥٪ اذ بلغت كميتها ١١٠٨٨٠٠٠ طن مقابل ٩٦٨١٠٠٠ طن فى يناير ١٩٥٦ .

وازاء هذا النجاح العظيم فى حركة الملاحة فى قناة السويس بعد أن تسلمتها أيد عربية مؤمنة بالزعيم جمال عبد الناصر رائد القومية العربية ، عكفت هيئة قناة السويس على دراسة المشروعات التى تحقق للقناة وللعرب كل فخر وكان الرئيس جمال عبد الناصر أول المفكرين فى وضع نظام للقناة اذ سبق أن أعلن سيادته « ان ٢٥ ٪ ايراد القناة سينفق على تحسينها واذا لم تكف هذه النسبة تسد طلباتها فلا مانع عنده من الحصول على قرض من البنك الدولى لهذا

الغرض بشرط أن يتم ذلك دون قيد أو شرط » .

وعلى هدى هذا التوجيه قامت الهيئة « بمشروع ناصر » الذى يهدف الى :

١ - ازدواج القناة فتسمح بمرور القوافل دون حاجة الى أن تفسح القوافل القادمة من أحد الاتجاهين الطريق للقوافل القادمة من الاتجاه الآخر فتقصر المدة التى يستغرقها مرور السفن من أحد طرفيها الى الطرف الآخر ويزداد بطبيعة الحال عدد السفن المارة بها .

٢ - تعميق القناة بحيث تستوعب السفن التى يبلغ غاطسها ٤٥ قدما وتتراوح حمولتها بين خمسة وستين وسبعين ألف طن .

٣ - تحقيق الدقة فى الاشراف على سير السفن المارة بالقناة بادخال الرادار على نظم الرقابة فيها ضمانا لسلامتها فضلا عن تعزيز أسطول الهيئة بأحدث الكراكات والقاطرات .

٤ - انشاء مركز للابحاث يضم نخبة من الاكفاء الفنيين لدراسة مشروعات التحسين .

٥ - انشاء معمل هيدروليكى لاختبار نتائج هذه الابحاث والدراسات وتطبيقها على الواقع .

هذه هى الاسس العريضة التى قام عليها مشروع ناصر وقد بدأت الجمهورية العربية المتحدة بتنفيذه فهناك بحوث قدمت فى مركز البحوث ومشاريع تدرس دراسة علمية وفى الوقت الذى تعمل فيه الجمهورية العربية المتحدة جاهدة على تحسين وتعميق القناة حتى تؤدى رسالتها للانسانية نجد مندوبى الدول الاستعمارية يتشدقون بحرية الملاحة ومرور اسرائيل عبر القناة .. اسرائيل التى شردت العرب من ديارهم وأخرجتهم من وطنهم ولم ترع حرمة للقانون أو العرف أو العادات أو التقاليد .. اننا لن ننسى اخواننا العرب وسنعمل دائما على طرد هذه العصابة من أرضنا العربيه .

الجمهورية العربية المتحدة هى الضمان الصادق لحرية الملاحة فى القنـاة :

أوضحنا فيمـا سبق أن حرية الملاحة فى القناة وحمايتهـا من اختصاص الجمهورية العربية المتحدة طبقا لمبدأ السيادة الاقليمية الذى أقرته معاهدة الاستانة ذاتها • وحماية الجمهورية العـربية المتحدة للقناة فوق أنه حقها قانونا فانه من الناحية العملية الضمان الصادق لهذه الحمايه •

وليس أدل على ذلك من أن حرية الملاحة كانت مصـانة عندما كانت فى يد الاقليم الجنوبى من الجمهورية العربية المتحدة (مصر) وظلت مصانة عندما عاد أمرها الى (مصر) الجمهورية العربية المتحدة وهى مصانة اليوم بعد تأميم شركة القناة وتدل على ذلك تصريحات المسئولين فى أنحاء العالم وفى الجمهورية العربية المتحدة خاصة •

لقد وقف الدكتور محمود فوزى وزير خارجية الجمهورية العربية المتحدة وأعلن بكل قوة وصراحه اننا مازلنا فى حالة حرب مع هذه الدولة المزعومه واننا لن نسمح مطلقا لهذه العصابة بالتحكم أو التدخل فى شئوننا حيث أن قناة السويس تجرى فى أرض الاقليم الجنوبى من الجمهورية العربية المتحدة وتخضع للتشريع المصرى والمرور فى القناة من اختصاص حكومة الجمهورية العـربية المتحدة طبقـا لمبدأ السيادة الاقليميه الذى أقرته معاهدة ١٨٨٨ • وقد اعترفت انجلترا بذلك مرارا كثيرة •

واذا كان سلوين لويد وزير خارجية انجلترا يحاول أن يتلاعب بالالفاظ ويثير الدول أمام مشكلة اسرائيل فاننا نعلن للعـالم أجمع اننا لن نسمح لهذه الدولة التى لم نعترف بها بالمرور فى قناة السويس قبل حل مشكلة فلسطين التى هى الاساس •

ان مصلحه الاستعمار الغربى تلتقى اليوم بمصـلحة اسرائيل بل وترتبط ببقائها ارتباطا يجعل الغرب يواصل باستمرار اسعافها بالسلاح والعتاد والمال وذلك حتى تبلغ اسرائيل من القوة والمنعـة بحيث تقف « جسرا » يمر عليه الاستعمار نحو الهدف الذى رسمه

لنفسه وهو جعل اسرائيل على الدوام الخنجر المسموم الذى يسدد من وطنها المزعوم الى ظهور العـــرب الذين آووا اليهود المتشردين فأشبعوهم من جوع وكسوهم من عرى وأمنوهم من خوف ..

وما مشكلة المرور فى قناة السويس الا صورة جديدة من صور الصراع بين القوميه العربية النامية وبين الاستعمار .. فالاستعمار منذ أكثر من قرن ونصف وهو للعروبة بالمرصاد وما أن شعر أن القومية العربية أصبحت قوة وحقيقة واقعة يؤمن بها العرب فى كل شبر من أرجاء الوطن العربى حتى وجه اهتمامه لمساعدة ومساندة تلك الدولة المزعومة لكى تكون عاملا من عوامل القلقة والاضطرابات فى منطقة الشرق الاوسط .

والاستعمار يعرف تمام المعرفة ان اسرائيل بين الاقليم الجنوبى والاقليم الشمالى للجمهورية العربيه المتحدة .. أى تقع بين شلقى الرحى فهى بين جيش مصر جنوبا وجيش سوريا شمالا .. كما وقفت الجيوش المصرية والشامية سابقا أمام الصـــليبيين والتتار ستقف اليوم بعد وحدتها .. نفس الجيوش المصرية السورية لتنقذ الوطن العربى من براثن الصهيونية والاستعمار وسوف تحرر فلسطين من يد تلك الشرذمه من اليهود الافاقين الذين لا شرف لهم ولا كرامة وقد أعلن ذلك بكل عزة وقوة السيد رئيس الجمهورية العربية المتحدة فى ٢٦ يوليه ١٩٥٩ بالاسكندرية حيث قال اننا على تمام الاستعداد لملاقاة اسرائيل ولاعطائها درسا بل ولمحوها والتخلص منها وتحقيق أمل كل عربى ورد فلسطين الى أهلها ..

ان القومية العربية الثائرة التى واجهت أساطيل الاســتعمار والصهيونية فى بور سعيد وانتصرت على ثلاث دول عاتية باغية .. وفشلت القوة بحديدها ونارها فى أن تنال من قوميتنا الصاعدة .. سوف تنتصر ونحن لا نخاف الوعد والوعيد والتهديد .. بل اننا على تمام الاستعداد لمقابلة كافه الاحتمالات .. واذا كان الاستعمار لا يزال يستخدم عملاءه من الخونة ويسلط علينا تلك الدولة المزعومة لكى تثير الاضطراب فى المنطقه فنحن كفيلين بردعها وطردها واعادة العرب الاحرار الى وطنهم فلسطين ..

سجاير
پلايرز
نيفي كت مديوم
١٠ سجاير ٧ قروش
٢٠ سيجارة ١٤ قرشا
إنتاج: الشركة الشرقية "إيسترن كومباني" ش.م.م. س.ت ١٨٨٤ جيزة

الدار القومية للطباعة والنشر
شركة ذات مسئولية محدودة
٢ شـارع طلعت حرب - القاهرة
ص٠ب ٢٣٩٨

متاح للتحميل ضمن مجموعة كبيرة من المطبوعات من صفحة
مكتبتي الخاصة
على موقع ارشيف الانترنت
الرابط
https://archive.org/details/@hassan_ibrahem

محمد يوسف الحبشي

هيئة قناة السويس

نبذة تاريخية :

ترجع فكرة وصل البحرين الابيض والاحمر بطريق مائى عبر برزخ السويس الى اربعين قرنا مضت عندما انشأ فرعون مصر « سنوسرت » الثالث أول قناة حوالى سنة ٢٠٠٠ ق٠م٠ ثم ردمت القناة بعد ذلك عدة مرات فتولى اعادة الملاحة فيها دارا الاول ملك الفرس ، ثم بطليموس الثانى ، ثم الامبراطور تراجان ، ثم عمر بن الخطاب بعد الفتح الاسلامى ٠

وبدأت أعمال حفر القناة الحالية فى ابريل سنة ١٨٥٩ وافتتحت الملاحة فيها فى ١٧ نوفمبر سنة ١٨٦٩ ٠

تأميم الشركة :

وفى ٢٦ يوليو ١٩٥٦ أعلن الرئيس جمال عبد الناصر تأميم شركة قناة السويس فأعاد الى مصر حقوقها الشرعية ، وشهد العالم بكفاية الادارة المصرية ٠

« مشروع ناصر »

كانت الشركة المؤممة قد وضعت برنامجا يهدف الى زيادة القطاع المائى من ١٢٥٠ الى ١٥٠٠ متر مربع ، فقررت الهيئة المصرية زيادته الى ١٨٠٠ متر مربع ٠

ثم بدأت بتنفيذ « مشروع ناصر » الذى يهدف الى :

١ – ازدواج القناة بأكملها ٠

٢ – تعميقها بحيث تسمح بعبور السفن التى يبلغ غاطسها ٤٥ قدما وتتراوح حمولتها بين ٦٥٫٠٠٠ و ٧٠٫٠٠٠ طن ٠

٣ – استعمال الرادار لضمان الرقابة على حركة السفن ٠

٤ – تعزيز أسطول الهيئة بأحدث الكراكات والقاطرات ٠

تأثير القناة على التجارة العالمية :

ان قناة السويس تختصر طريق السفن بين بلاد الشرق وبلاد الغرب بتجنيبها الدوران حول القارة الافريقية ، وقد بلغ ما توفره من المسافة ٤٠ فى المائة ٠

الكتاب ١٣٠ الثمن ٣ قروش

صدر يوم الاحد ٢٥ اكتوبر (تشرين الاول) سنة ١٩٥٩